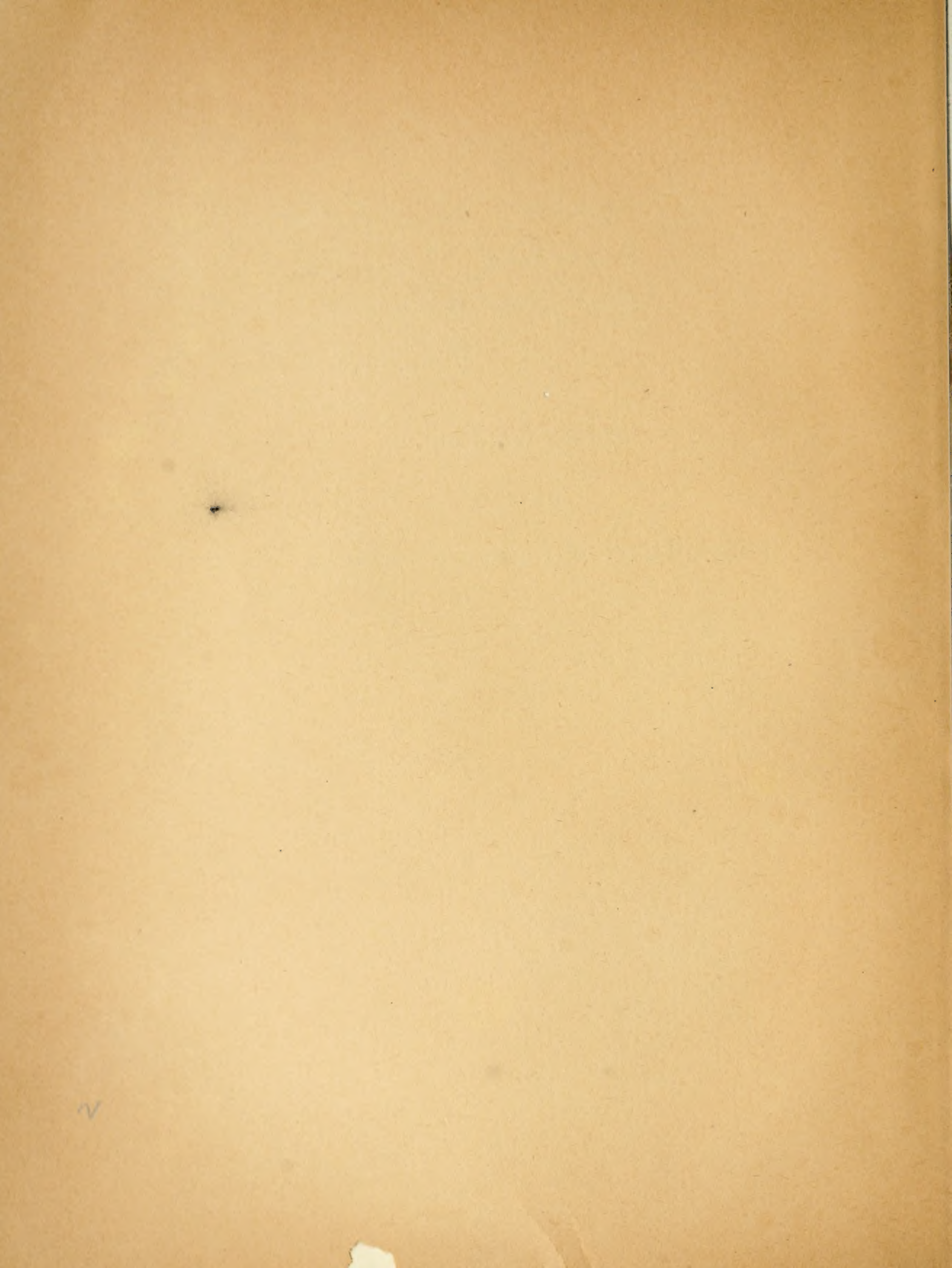

3 1761 03988 6478

Al Spanish Club de Oxford
recuerdo de afectuosa
gratitud por su
cariñosa acogida
del Autor 9. Nov.re 19

HISTORIA

DEL

COMERCIO CON LAS INDIAS





La ría de Sevilla en el siglo xvi. Cuadro al óleo conservado en el Museo Arqueológico Nacional.

(Véase página 51, nota 2.)

HISTORIA DEL COMERCIO CON LAS INDIAS DURANTE EL DOMINIO DE LOS AUSTRIAS

ESCRITO EN LENGUA CASTELLANA
POR EL INGENIERO

D. GERVASIO DE ARTÍÑANO
Y DE GALDÁCANO

PROFESOR DE LA
ESCUELA CENTRAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES



Fué impreso en Barcelona
en los talleres de Oliva de Vilanova
el Año del Señor
de
MCMXVII

Del mismo autor, en prensa :

LA ARQUITECTURA NAVAL ESPAÑOLA (en madera). — Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución. Conferencias en el Ateneo de Madrid, organizadas por el «Instituto de Ingenieros Civiles de España».

Edición de bibliófilo. — Tamaño 4.º

Formará un volumen de gran lujo, en papel de hilo fabricado exprofeso, ilustrado con gran número de dibujos y facsímiles intercalados en el texto y con una serie de láminas a un solo color y en tricromía.

ÍNDICE

Páginas

⁂ 7

PARTE PRIMERA. - PRELIMINARES.

Prólogo. 11

CAPÍTULO I. - Ojeada histórica preliminar 19

§ I. - Generalidades 19

§ II. - Marina y Comercio 34

PARTE SEGUNDA. - COMERCIO CON LAS INDIAS.

CAPÍTULO II. - Organización administrativa 51

CAPÍTULO III. - Las Flotas de Indias 75

§ I. - Disposición 75

§ II. - Derechos de Habería 95

§ III. - Armada de Barlovento 103

CAPÍTULO IV. - Pasajeros - Extranjeros - Contrabando. 107

§ I. - Paso a América - Indios - Esclavos 107

§ II. - Extranjeros - Contrabando 117

CAPÍTULO V. - Comercio. 133

§ I. - Manera de comerciar 133

§ II. - Los que comerciaban. - Traída de plata. . . 147

§ III. - Objetos de comercio 154

§ IV. - Cargas 167

PARTE TERCERA. - LA PLAGA AMERICANA DEL COMERCIO

CAPÍTULO VI. - Los Pechelingues o Filibusteros. . . 177

§ I. - Su carácter histórico. 177

§ II. - Origen de los Pechelingues 195

§ III. - Apogeo de los Filibusteros 207

§ IV. - Ultimas empresas. - Fin de los Bucaneros . 224

PARTE CUARTA. - EL VEHÍCULO DEL COMERCIO.

CAPÍTULO VII. - Navíos y construcciones navales . . 243

§ I. - Fomento - Marcha general 243

§ II. - Elección y formación 257

§ III. - Arquitectura Naval 270

Páginas

PARTE QUINTA. - CONCLUSIÓN.

CAPÍTULO VIII. - Deducciones 279

APÉNDICES.

I. - Avisos del Emperador a su hijo el Príncipe Don Felipe 295

II. - Osorio : Punto tercero. - Del comercio de flota y galeones, según se hacia en tiempo de Carlos II y su autor 297

III. - Título treinta y uno. - Del Aforamiento y Fletes. 299

IV. - Osorio : Surtimiento de una nao 303

V. - [Observaciones del Marqués de Varinas, al Memorial de Fray Juan de Castro] 319

VI. - Capitanes generales de las Flotas que han ido a la Nueva España desde el año de 1548 hasta el de 655, y succesos de algunos viages de ellas . 343

VII. - Relación de epígrafes de los escritos referidos . 349

ILUSTRACIONES

Lámina I. - La ría de Sevilla en el siglo XVI.

Lámina II. - Mapa de la Isla Tortuga.
Bahía y Ciudad de Cartagena y sus fuertes.

Lámina III. - Costas de Cartagena, Tierra Firme, Costa-Rica y Honduras.

Lámina IV. - La Isla de Jamaica y la Costa Meridional de Cuba.

Lámina V. - Batalla del lagón de Maracaibo.

Lámina VI. - «Encuentro de los Españoles contra los Piratas Delante de la Ciudad de Panamá.»

Lámina VII. - «Delineación de la Tierra y Ciudad de Panamá.»

Lámina VIII. - La Isla Española o de Santo Domingo.

Lámina IX. - Medallas de Felipe II, alusivas al dominio de América.



poco de escrito este trabajo, la guerra europea dilató su publicación. Paralelo, complementario, y en muchos aspectos coincidente con mi *Arquitectura Naval Española*, próxima a aparecer, la tentación de aparejarlo con ella, era fuerte, mas pudo vencerse. Si me decido, por fin, a sacarlo a luz, débese a la inminente entrada de los Estados Unidos norteamericanos en esta nefanda lucha, que puede marcar un momento histórico de inapreciable valor para nuestras relaciones con las que se llamaron un día nuestras Indias. Desgraciadamente no se notan en España síntomas de una acción *enérgica* en sentido de estrechar, aparte de los literarios, espirituales y de raza, sólidos lazos comerciales, financieros y políticos con aquellas sus hijuelas, a pesar de ser las circunstancias todas favorables. Si este libro sirviera de incentivo para emprender serios y firmes rumbos de aproximación, mis votos quedaran cumplidos.

Antes de trazar las páginas que siguen, miré a la historia, fría, desapasionadamente, para descubrir el fondo, lo más íntimo, la dinámica, el espíritu que en sus hechos palpita. Viejas verdades se me aparecieron allí con un relieve decisivo, recio, impresionante. Dejé, después, correr mi pluma, sin intentar oscurecer los aciertos, sin atenuar ni ocultar los errores y los fracasos : que, aciertos, estimulan; errores, aleccionan : y ambos reunidos, estímulos y lecciones, en la marcha de las naciones, al igual que en la ciencia, dan como producto, iniciativas bien dirigidas, que han sido y seguirán siendo el nervio del progreso, la garantía del éxito.

¡Afirmar nuestros vínculos con los pueblos españoles de ultramar! ¡Ideal inestimable! En la medida de mis fuerzas, bien cortas junto al deseo, he de contribuir a él cuanto de mi dependa. Por de pronto, hé ahí mi libro.

En gracia a la intención, perdónesele su insignificancia.

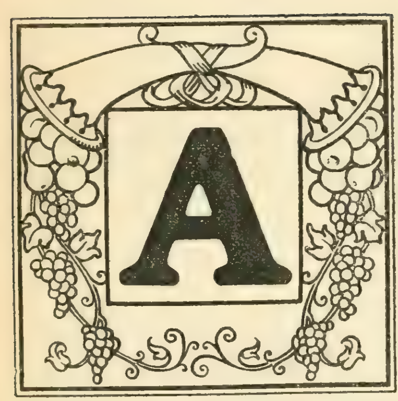
Madrid y Marzo de 1917.

Parte Primera

PRELIMINARES

2

PRÓLOGO



la manera que en las leyes físicas, para su formulación, procede el investigador recogiendo los hechos y analizando sus circunstancias, eliminando accesorios y averiguando y comprobando lo fundamental, lo importante; tal el historiador recopila sucesos que los documentos le atestiguan, y clasificando y ordenando lo que de otro modo sólo sería un montón informe e inútil de hechos aislados, trata de descubrir el enlace y la conexión que entre sí tienen, para esclarecer las altas enseñanzas que de los mismos se desprenden, futura guía para la marcha de la humanidad; como las leyes que el sabio arranca a la naturaleza son la antorcha brillante que, descubriendo sus secretos, permite al hombre utilizar las fuerzas y elementos materiales, para satisfacer, cada día con mayor perfección, sus necesidades. Así como el naturalista, para exponer leyes y demostrar su certeza, no necesita detallar uno por uno los fenómenos a que se aplican, ni los casos en que se cumplen, siendo suficiente a sus fines, recoger los que más de relieve pongan la esencia de sus observaciones; puede también el que

de historia se ocupa, prescindir de acumular datos y hechos, cuando no parezcan precisos para apreciar la marcha y seguir el hilo de los sucesos, ni afecten o modifiquen el juicio o las consecuencias que manen lógicamente de los elegidos para la narración. He querido advertir al lector, con este paralelo, que no se admire, si en lo que sigue se encuentra, a veces, con que mi historia no expone punto a punto las peripecias de una cuestión, y se limita a puntualizar los datos más salientes, los más valiosos para el análisis y el juicio, pero sin el detalle minucioso que la documentación existente permitiría; perdónelo el lector, si a mal lo lleva, en gracia a mi deseo de no cansarle más de lo preciso; ya que mis escasas condiciones me impidan compensarle haciéndole su tarea tan agradable cual fuera mi intención.

No creo que mi asunto carezca de interés; y si así fuere, cúlpese a mi torpeza en exponerlo, no a la materia, que a pocas cede en trascendencia y en curiosidad. En trascendencia, digo, pues pasadas al primer rango de la historia, y con razón, modernamente, las materias de civilización y de constitución social, si se dejan de lado las religiosas, no hallo otra que, tan de cerca como el comercio con las Indias, se ligue al hecho culminante que, cambiando la faz de la tierra y dilatando los horizontes de la humanidad, abre el paso y es llave de la moderna edad de la historia; y si así lo veo en el campo universal, en la historia patria encuentro su importancia excepcional; y creo innecesario entretenerme en demostrárselo al discreto lector, que bien sabido se lo tiene.

Menos defendible encuentro lo que dije respecto a curiosidad. Apreciación es ésta, dependiente de la persona; lo tengo por interesante; parécemelo a mí; si me equivoco, use de nuevo de su benignidad quien me leyere, y la utilidad, que yo espero ha de lograr en conocer lo que le cuento, compense la aridez que haya encontrado.

Como el temor todo lo disculpa, y yo, he de confesarlo, temo no satisfacer al lector, no han de escaparse sin que las mencione, ciertas circunstanciales coincidencias, que han de abonar en favor del interés de mi tema.

A la aproximación hispano-americana, uno de nuestros ideales patrios, corresponde el primer lugar. Tan simpática idea, si ha de pasar de meros platonismos a lazos más estrechos y a continuadas relaciones, cual corresponde a la madre con sus hijuelas llegadas a la mayor edad, es en los lazos espirituales, artísticos y literarios, pero sobre todo en los comerciales, donde puede tener la más brillante y efectiva manifestación. Mas, el comercio no se hace con ideales, ni tan siquiera con leyes —lo veremos patente con lo que sigue—; y necesitamos y debemos los españoles prepararnos para cumplir con eficacia aquellos tan agradables intentos. Un poco de historia, precisamente de la manera de cómo el comercio tenía efecto en sus comienzos, cuando, aún bajo nuestra tutela las colonias, constituíamos una sola nación con ellas; al repasar, con hechos a la vista, los desaciertos que en ese comercio (que con tan beneméritos deseos se quiere reanudar) hicimos en aquellos tiempos, es posible que en algo pueda contribuir a evitar nuevos dolores, que sufriríamos, si las esperanzas formadas no acertasen en conformarse a las exigencias de la realidad. Los tiempos han cambiado, es cierto. Pero, hay un fondo en la historia que siempre da enseñanzas a quien con cariño la repasa.

Ligada con mi tema la inauguración del Museo y Archivo de Indias, (1) ésta es otra circunstancia que no puedo desaprovechar, y por cierto a riesgo de que se me vuelva espada de dos filos : ¿qué nos reservarán sus nutridos estantes? En ellos, los tesoros incalculables de una documentación interesantísima, encierran una historia, que no es sólo la de las Indias, ni se contenta con ser un trozo trascendental de la evolución de la cultura, sino que está, como veremos, ligada íntimamente, substancialmente, más aún, que es la esencia de la historia misma de nuestro país. Yo miro con respeto, con profundo respeto y admiración, aquellas veneradas reliquias, *que ningún otro pueblo puede parangonar*. Las contemplo, orgulloso de lo que hemos sido; orgulloso de instituciones que son muestra directa de nuestra aptitud para civilizar y para la civilización : son el

(1) Este escrito se terminó a principios de 1914.

asombroso monumento — en ese Archivo se hallará la prueba — de haber sido nosotros los generadores de la nueva Edad. Mas, pese a mis temores, marcho adelante en mi empresa, con mayor entusiasmo, si cabe. Es un peligro, el a que aquí aludo, que creo imaginario : no son hechos, son tendencias, es evolución lo que yo he buscado; nuevos hechos, probablemente apoyarían mi tesis, no la desharían; ¿no podrá resultar mi trabajo el promotor de que quien pueda y sepa, desentierre aquellas incomparables riquezas documentales, que encierran una de las historias más interesantes, ¿qué digo?, la más interesante que la cultura moderna puede presentar?

En la atmósfera flota otra cuestión : ridiculez, locura, según unos; vital, patriótica, salvadora, según otros. Nuestra reorganización naval; nuestra escuadra. Mi tema entra de lleno, directamente, en tan palpitante asunto. Casi podría decirse que la mitad de él lo forma, que todo él gira alrededor de la marina. Me daría por satisfecho, si de mi escrito pudiera resultar alguna idea útil para el resurgimiento de nuestra potencia marítima. ¡Cuántos escollos, cuántos tropiezos pueden encontrarse en nuestro nuevo camino! No es el menor, el de la falta de preparación : de la nación, del personal, de medios ejecutivos y conservativos. ¿Era, quizás, ése el punto por donde hemos debido empezar a elevarnos? ¿Habíamos ya subido lo bastante en otros órdenes, a que correspondía preceder a éste, para que pudiésemos aceptar como llegado el momento de dar ese paso? No es éste lugar de dilucidar semejantes problemas. Lo probable es que, si no se ha llegado, hayamos roto la marcha hacia esa meta; y debemos preguntarnos : ¿es suficiente nuestro arranque? ¿conviene acelerarlo? ¿es prudente prepararlo con mayor eficacia, fomentando la productibilidad del país? ¿tal vez educándolo? ¡Cuántos puntos de contacto encontraremos entre estas ideas y las que nos sugiera la historia de nuestro comercio americano, a pesar de la diferencia de tiempos y de formas!

Por último, aunque secundario, otro grato y agradable motivo para mi empresa, me lo dió lo interesante de los escritos especialistas, que han sido para mí fuentes de copiosos materiales, con que logré dar cuerpo a lo que el paciente lector

podrá estimar. Los períodos de decadencia hacen brotar lamentos a borbotones; las quejas se avienen mal con eufemismos; en esos períodos las llagas se descubren, la curación se busca de todas veras, y desaparecen las ficciones; ellos suelen ser los en que más se aprende, siquier sea por la sinceridad. Entre lo que España produjo en los desdichados tiempos de Carlos II, en que la decadencia llega a su punto crítico y los quejidos son más agudos, en pocas, creo que en ninguna otra materia (si no es tal vez en los escritos satíricos en que barboteaba aquella corte de intrigas) (1) alcanzan los documentos el interés, y desde luego la importancia, que tienen algunos de los que más me han servido para el presente trabajo.

Diré, en primer término, de la seria, documentada y fehaciente obra de D. Joseph de Veitia y Linage : *Norte de la Contratación*. No creo que, de aquellas épocas, exista otra de mayor respetabilidad y profundidad. Es, como obra histórica, verdaderamente excepcional. Empleado durante largos años y con alto puesto, en la Casa de la Contratación de Sevilla, aquel ilustre burgalés tuvo a disposición de su laboriosidad y estudio los archivos de Indias, cuya extraordinaria importancia, que antes he encarecido, es bien notoria; y los supo utilizar con el mayor acierto, discreción y exactitud. Tal y tan decisiva fué su labor, tal el respeto que en su misma época produjo su obra y merecieron sus servicios, que en la *Recopilación de Leyes de Indias*, una de las obras más memorables llevadas a cabo en el Reinado de Carlos II, es la de Veitia la primera firma, que la autoriza, al darse a luz en 1680 tan preciado monumento histórico. Es esta publicación oficial de Leyes coloniales, el segundo de los escritos especiales que me han servido de base para mi trabajo.

Las luchas incesantes del comercio de Indias, venera la más saneada de ingresos de la nación, con el fisco, originan un inestimable escrito, que, por el Consulado de Lima, eleva a Car-

(1) Pueden verse el *Semanario Erudito* y el curioso y galano libro de D. Gabriel Maura : *La corte de Carlos II*; además, en todas las bibliotecas, innumerables escritos y folletos, satíricos y burlescos, etc.

los II, Don Diego de Villatoro, Procurador General que fué por luengos años «del Tribunal de la Universidad de Mercaderes del Reyno del Perú»; existente original en la sección de manuscritos de nuestra Biblioteca Nacional. Documentado, cual corresponde a un escrito de esa índole y de aquel tiempo, nos permite profundizar en las aspiraciones, en las luchas, en el estado, del Comercio americano de fines del siglo XVII, suministrándonos abundantes, valiosos y definitivos datos.

Es el Marqués de Varinas, Don Gabriel Fernández de Villalobos, una personalidad interesantísima del reinado de Carlos II.[1] Aventurero, es sin embargo — sus escritos, y el influjo que alcanzó en estos asuntos, lo comprueban —, el mejor conocedor, en su época, de las colonias americanas : su opinión, la más autorizada; aunque convenga siempre examinar si existe o nó algún tanto de apasionamiento o de exageración en lo que dice. De todos modos, sus escritos sobre asuntos de Indias son de lo más valioso que poseemos. He utilizado varios, que se conservan en diversas Bibliotecas públicas. El más importante, en lo que afecta al comercio, es el que reproduzco en los apéndices, sobre el Memorial de Fray Juan de Castro. Está impreso, pero es documento que creo poco menos que desconocido, o no utilizado. Podrá juzgar de él quien lo leyere : no conozco yo otro que mejor nos permita apreciar la producción y el comercio de América de los tiempos a que aludo.

Lo que más hizo sufrir a la América, y en particular a su comercio, fueron los piratas, llamados *pechelingues* o *filibusteros*, que alcanzan su apogeo en el reinado de Carlos II, merced a la impotencia de la nación. Uno de ellos, Oexmelin, retirado de sus antiguos desvaríos, escribe su curiosísima obra *De Americaensche Zee Roovers*, en la que relata los orígenes y la pintoresca historia de aquellos crueles bandidos; la publicación se tradujo inmediatamente a todos los idiomas europeos, logrando en España varias ediciones la versión hecha por el «Dr. Buena Maison». Historia entretenida y curiosísima, escrita

---

(1) Véanse datos biográficos en Fernández Duro, *Armada Española*, tomo V, página 339.

con la llaneza y frescura de quien narra lo vivido y carece de instrucción y de artificios literarios, hasta en punto a fidelidad histórica no deja de ser bastante apreciable, coincidiendo suficientemente en muchos de sus hechos y detalles con relaciones de la parte contraria; si bien hay siempre que tener a la vista que quien escribe es un interesado, un protagonista, y por demás de esto, ageno a críticas, y, por sus aventuras, poco sospechoso de amor a la rectitud. La obra de su camarada Raveneau de Lussan, aunque de carácter análogo, no logra el mismo atractivo. Como a cuantos historiadores tratan de este interesante e importante episodio, ambas obras, en especial la primera, me han suministrado a mí abundantes y curiosos datos, que he procurado comprobar y completar con los procedentes de otras autorizadas fuentes. En este lugar he pretendido únicamente hacer resaltar el interés de tan curioso libro.

Por fin, me resta citar un precioso manuscrito de la Biblioteca Nacional : interesante e importante por más de un concepto; primero, por su presentación, por su ejecución material, y por los preciosos planos de buques que detalladamente, y bien trazados y coloreados, contiene. Segundo, por el interés de su estudio. Es, sin género de duda, la obra más valiosa que tiene España sobre construcción naval, hasta el tiempo de Don Jorge Juan : dudo de que el extranjero pueda presentar otra análoga, de aquellas fechas. (1) Sería muy de desear su publicación íntegra. (2) Mientras viene el momento de que alguna ilustre Corporación, o el Estado, que actualmente tanto se preocupa de las cuestiones de construcción naval, la de a luz y la difunda, he recogido en mi obra sobre *La Arquitectura Naval Española*, algunos de sus capítulos, varios grabados interesantísimos, y la tabla de dimensiones de los tipos de navíos que discute razona y determina.

Y con esto, y con la ayuda de Dios, voy a emprender la tarea de reunir, en un cuerpo de doctrina, los materiales que tan

---

(1) La más importante obra extranjera sobre este tema es la del sueco F. H. Chapman : *Tractat on Stepps-Byggerict, Architectura Navalis Mercatoria*; es de 1768.

(2) El Estado (Almirantazgo) inglés, ha encargado una copia de la misma, que se estaba efectuando durante la redacción de esta parte de mi escrito (fines de 1913).

inapreciables escritos y otros que en su lugar encontrará citados quien me leyere (y de que aquí no hablo, por no alargar, sin motivo suficiente, este prólogo), me han proporcionado sobre el Comercio español de Indias, hasta el final del siglo XVII.

Séale agradable la lectura, y útil esta historia, de asunto poco conocido, cuando tanto tiene de interés, a quien con benevolencia y con paciencia, la leyere. Y si ni en el uno ni en el otro de mis deseos acertare, recuerde al menos, y aprecie, la voluntad de lograrlo que el autor tuvo, y perdone a éste, siquier sea por los patrióticos empeños que le inspiraron.

Capítulo I

OJEADA HISTÓRICA PRELIMINAR

I. = GENERALIDADES



STÁ finalizando el siglo XV; sus conmociones, latidos de gigante, arrasan y levantan; arrasan cuanto en la Edad Media, que allí agoniza, cumplido ya su cometido, había constituído la organización social; levantan nuevas instituciones, crean nuevos imperios, aparecen Estados, basados en instituciones, persiguiendo ideales, que, siendo brote natural de la evolución medioeval, diferían, no obstante, hasta en sus raíces ideales, de cuanto se tenía hasta entonces por la quinta esencia del mecanismo de la sociedad : el feudalismo abría paso a la ciudadanía.

En aquel punto de la historia, en el Mediterráneo, centro de la cultura, asoman, por sus dos extremos, dos nuevos colosos, que durante el siguiente siglo han de disputarse el dominio y la supremacía política de aquella cuna de la civilización; supremacía que envuelve entre sus pliegues la descomunal tarea de fijar el rumbo de la humanidad, la marcha, el avance de la civilización, o quizás el retroceso a la barbarie : los turcos y

España. En el corazón del Mediterráneo, en la clásica Italia, artes y letras, conservadas en los invernaderos monacales, ya desde un siglo antes, derrocan las vallas que las retenían, se generalizan, y volviendo los ojos a sus antiguos trofeos, inauguran la nueva era que rápida se extiende por toda Europa, envolviendo en sus frescas auras a los demás pueblos, que, admirados, la saludan con el nombre de *Renacimiento.* Pasado algún tiempo, los aires de libertad y de renovación desatan en el Centro y Norte de Europa *la Reforma* religiosa, que desde su iniciación impregna todos los sucesos y se infiltra por la vida toda de aquellas épocas : bien sabido es que también para España son las Guerras religiosas, el ideal religioso, factor histórico importantísimo. Pero como no es mi propósito ocuparme con detalle de las cuestiones artísticas y religiosas, dejaré a un lado estos interesantes aspectos de la nueva época histórica; y antes de entrar en mi tema, a título de orientación general, rozaré de pasada el contraste que ofrecen los dos imperios nacientes en el mar Central, que aquí nos interesan sobre todo en su aspecto social y cultural, ya que el político y sus acontecimientos son sobradamente conocidos.

Expulsados definitivamente de uno de sus extremos los sectarios de Mahoma, aparece, por el otro confín del Mediterráneo, la media luna, como torrente que arrasa y destruye las últimas, ya decadentes y afeminadas reliquias del mundo romano, en aquella Bizancio, refugio y retiro de una civilización arrinconada por las hordas germánicas. Cae Constantinopla en 1453 en poder de Mahomed II : con tanta actividad logra arraigar éste y afirmar en aquellas regiones el dominio turco e introducir sus instituciones, que a su muerte (en 1461) encontramos ya definitivamente establecida su característica organización social : el territorio conquistado, lo vemos repartido a los invasores en feudos militares, no sujetos a herencia, sino dádiva generosa del Sultán, que premia y fomenta con ellos la aptitud y servicios de sus huestes; los altos puestos de Gobierno y buena parte del mismo ejército, se proveen educando y formando para ellos a niños esclavos en los palacios imperiales; el poder del Sultán, de quien así todo depende, absoluto, despótico, único,

es la sola base, la única esperanza, el exclusivo medio de medro de sus súbditos; y con ello, la tiranía personal queda constituída en el sostén y fundamento de su poderío; la guerra convertida en necesidad, en principal ocupación, en el ideal de los dominadores.

¡Qué contraste, con la nación que se forma en la Península Ibérica! También aquí el monarca reúne en sí la representación y el poder de la nación; también es su persona el Centro y la base de su reino; pero ¡cuán distinto es el fundamento en que se asienta! Las Cortes, expresión la más solemne de la conciencia del ciudadano, alcanzan el apogeo de su influencia; Fernando e Isabel crean el Estado, en su concepto moderno; por casamientos y por herencias, consolidadas en algunos casos por la fuerza de las armas, los Reyes Católicos y el Emperador, acoplan bajo su cetro las comarcas más importantes de Europa. Pero esta unificación, concentrada personalmente en el monarca, no es, como entre los turcos, sinónimo de tiranía : sus súbditos son libres, y sólo voluntariamente se someten a sus decisiones y le ofrecen sus subsidios. La Nación, nace, se organiza; las instituciones feudales, desfallecen y desaparecen; el interés general es el que guía, dominando a los intereses particulares, que, en la Edad Media, formaban el nervio feudal de la sociedad. El monarca debe proteger, dirigir, desarrollar, defender; no puede tiranizar a sus súbditos.

Bajo otro aspecto nos interesa la comparación de estos dos pueblos. Salvajes, ávidos sólo de conquistas y de dominio, guerreros por educación y por instinto, fanáticos ciegos, los turcos, cierran sus países al comercio, o lo dificultan y entravan; oscurecen la cultura medioeval árabe, para la que, salvo la igualdad de religión, representan algo análogo a lo que para la civilización romana fueron las invasiones de los bárbaros. Arrebatan los turcos el Levante Mediterráneo al comercio y quedan dueños exclusivos de aquella parte del mar latino, la que, a la vez que intentan por tierra nuevas conquistas, pretenden ensanchar, desarrollando sus flotas guerreras, con la pretensión de dominar todo el mundo antiguo. El choque de aquel pueblo fanático (más por su instinto guerrero y especial organización

social, que por su religión) con la cristiandad, que vuelve sus ojos a la nación que ha aparecido en el opuesto extremo del mar central, era inevitable. El punto culminante de este choque, el que detiene el empuje de las hordas turcas, y contiene su ímpetu avasallador, es una gloria española, una gloria marítima, una gloria cristiana : la batalla de Lepanto.

Analicemos, con alguna mayor detención, este otro lado. La evolución económica ha adquirido la madurez; los Concejos, las Cartas-Pueblas, las Cortes, han formado la ciudadanía; los Reyes Católicos, con una visión acertadísima de la realidad, y a la par, pletóricos de ideales, derrocan lo viejo y asientan lo nuevo, con el acierto sin igual de lograr un equilibrio maravilloso de los tres aspectos fundamentales, el social, el económico y el político, que convergen y se unifican en el ideal religioso; la conquista de Granada redondea el nuevo reino, formado por la unión matrimonial de Fernando e Isabel, y permite a éstos dar con firmeza y con autoridad los primeros pasos en la organización definitiva del Estado, en cuya descripción no me detengo, por ser sobrado conocida; el resultado ya es sabido : el estado feudal abre paso a la *Nación* moderna. Sus estados italianos, patrimonio aragonés, engrandecen a Castilla y afirman su influencia en Europa; el descubrimiento de América, digno remate de tan trascendental labor, asombra al mundo, que humilla su cabeza reverente ante el coloso que se va formando. Trae el Emperador los Estados de Flandes y de la casa de Borgoña; y con el Milanesado, y su mando en Alemania, tiene bajo su cetro las comarcas que encierran la llave del dominio del mundo. Tal es la herencia que recogen sus sucesores.

Herencia, cierto es, compuesta de elementos valiosísimos, incomparables, mas, heterogéneos en sumo grado, que no amoldan entre sí cual, tal vez, conviniera; ocultando con esto dentro de sí misma un germen de desunión, que como tiene un valor decisivo para las consideraciones marítimas y comerciales que van a ser objeto de este estudio, conviene mirar de cerca.

Las Provincias Vascongadas, los Países Bajos, Borgoña, Franco-Condado, Milanesado, las dos Sicilias, más adelante Portugal, (sin hablar de Alemania), y hasta la base y centro

de la Monarquía, las Castillas y Aragón, ¿y que más diré? también la América, dominio suyo, tienen cada uno su organización propia, su modo de ser peculiar; ponen todo su empeño en conservar y defender sus franquicias, sus instituciones, su carácter. Unidos están todos; pero independientes, autónomos; su único lazo, como antes he dicho, es el cetro, es el monarca; es la persona que los rige; mas, en el resto, el funcionamiento social, el económico, y hasta a veces el político, su modo de obrar, su manera de ser, es peculiar, independiente en cada uno; se miran como extraños, y como tales actúan en sus relaciones mutuas. Tarea, a la verdad, dificultosa, la del monarca, centro en que convergen las distintas pretensiones de tan complejos y diversos elementos, de miras tan variadas, de costumbres y de exigencias tan diversas, de tendencias tan disimilares; monarca, obligado a atender a tantas nacionalidades, a responder a tantas, y a veces a tan opuestas aspiraciones, a buscar y conservar el debido y necesario equilibrio entre los derechos, los privilegios, los deseos y las aspiraciones igualmente legítimas de todos ellos.

Yo me represento esa situación (quizá sea desacato, tal vez mal gusto), cual si cada una de esas regiones viniese representada por un animal de especie peculiar, distinta, de las otras. Es el monarca el que dispone, el que rige, y a la vez el que mantiene unidos en una complicadísima y fantástica cuadriga, a los variados animales. Todo depende del auriga. Pienso otras veces, en una reunión de instrumentos musicales, los más originales, los más extraños, los de sonidos más opuestos, tañidos a la vez por tocadores de genio independiente, educados por los procedimientos y con los gustos más disonantes; es el maestro, es el director quien debe lograr la afinación y el amolde; de él depende la harmonización. Los Reyes Católicos logran, en sus Estados, este milagro de unir, de enlazar, de afinar : la parte más difícil queda hecha; los pueblos se han educado; el modelo se ha creado.

Grandes, enérgicos, decididos, Carlos (el Emperador) y Felipe II («el Rey nuestro Señor» por antonomasia), esos dos grandes nombres que llenan un período de la Historia, y son

orgullo de nuestra patria, acertaron, con dificultad, con tropiezos, es cierto, a conservar en buena parte tan difícil equilibrio, consiguieron dirigir y manejar tan complicado compuesto, cuyos lazos, sin embargo, comienzan a ceder y a aflojarse. Incapaces sus sucesores de devolver el vigor al cuerpo debilitado que empieza a deshacerse, ven avanzar, paso a paso primero, vertiginosamente después, la decadencia, que acaba en la inanición que se produce al terminar la rama española de la casa de Austria.

Pero : además de la personalidad del monarca, y aparte de la grandeza y renombre de la nación, que indudablemente influían en sostenerlo unido, ¿no había algún otro lazo de suficiente influjo para consolidar el edificio español, compuesto de piezas tan heterogéneas? Creo importante hacer resaltar que el aspecto más brillante, el momento culminante, dominador, de gloria, de nuestra nación, aparece en tiempo de Felipe II; y un emblema de unión, que ya antes he citado, se destaca a su frente : *la Religión*. La Religión debía ser ese lazo que estrechase y aproximase a todos sus Estados, les abriese un ideal común, desvaneciese y amortiguase todas sus diferencias de carácter, reuniéndoles en una misma aspiración, en un mismo objetivo. Precisamente en aquel tiempo, la idea religiosa, la conservación de sus tradiciones, podía ser llamada la campana del catolicismo que, tañendo sin cesar, alcanzara por igual con su sonido a toda suerte de naciones; era esa idea la que con más dominio podría avasallar los ánimos, quién sabe si tanto o más que en los tiempos de las cruzadas, con toda aquella o con mayor fuerza que con la que en el arte había creado estilos, comprendidos y asimilados por los diversos pueblos del uno al otro extremo de la Europa. Cierto es que existió ese ideal; y lo es también, que no le acompañó el éxito político; y que probablemente fué este mismo ideal, seguido con ciega fe, el que trajo las consecuencias más funestas para la conservación de sus Estados; pero, ¿hay otro más alto, otro más noble? ¿Deberán ponerse por encima de él la riqueza y el bienestar? ¿Quita su desgraciado resultado, el que su proclamación y su defensa, coloquen a Felipe II entre los hombres más ilustres, de más altas tenden-

cias, de la humanidad, a despecho de algunas flaquezas y de sus tropiezos? Dominio, poder, orgullo, sed de conquista, ambición, móviles que fueron de los grandes conquistadores, ¿pueden compararse con el móvil religioso, alma de la Reconquista, blasón de nuestro esplendor, emblema de nuestros Reyes, desde Fernando e Isabel?

Esta composición de la monarquía, y más aún, esta semi-independencia política, este federalismo de los Estados que la constituían, es de sumo interés para nuestro estudio.

En primer lugar, con él o por él se originan las guerras; en ellas se consumen las riquezas del país, se aniquila éste en hombres y se consume el vigor nacional, siendo un factor importantísimo de su decadencia : el poderío marítimo, uno de los elementos más precisos, decae, muere. Sin riquezas, sin hombres, sin marina, sin actividad, sin espíritu, el comercio no puede progresar, no puede sostenerse. Por otro lado, la organización comercial se adapta y tiene que amoldarse a ese federalismo. Aragón mismo, se considera como extranjero para Castilla; análogamente Portugal; no hablemos de los restantes Estados, hasta territorialmente desligados de Castilla. Basta indicar el hecho; pero si se quiere puntualizar, nos bastará mencionar las diferentes constituciones políticas, la variedad de sistemas contributivos, las restricciones comerciales que luego estudiaremos, y quedará patente la importancia de esta autonomía regional.

Veamos rápidamente el proceso del equilibrio entre los elementos que deben acoplarse. Pronto falla.

Carlos I regía personalmente todos sus Estados : viajaba constantemente; (1) en continua movilidad, todos los recorría, a todos visitaba, en todos resolvía sobre el terreno los asuntos peculiares, con autonomía, digámoslo más crudamente, con independencia de los restantes; de ordinario, sin preferencias que molesten; lo que no excluye el que procure que todos coadyuven

(1) Véanse las peticiones y representaciones de las Cortes a este propósito, censurando los grandes gastos que sus viajes ocasionan. — Marina : *Teoría de las Cortes*, tomo II, pág. 426.

a los fines de su política. Oía opiniones, escuchaba razones: no obstante, él era, en definitiva, quien decidía.

Su hijo, retirado en España, la constituye cabeza de su monarquía; reduce en lo que puede las atribuciones de sus Estados. Sus decisiones continúan siendo personales; aunque más asequible a las opiniones de los que le rodean, adquiere algún mayor relieve la personalidad de éstos; trabajador incansable, los menores detalles tenían que pasar por su mano. Su tendencia más saliente, su preocupación, es establecer en todos sus Estados (en lo que afecta a la organización) la preponderancia de su autoridad real; y trata de lograrlo en todos ellos, atemperándose a sus instituciones, observando el carácter de cada reino, en cada uno con distintos medios, por diversos caminos: por sus virreyes; por sus tribunales; por los consejos consultivos; por la introducción de guarniciones españolas; por la organización eclesiástica, o, finalmente, hasta por reformas administrativas, que, por cierto, tan graves y funestas consecuencias, de todos conocidas, trajeron en los estados de Flandes, y tras de ellos, a todo el poderío español.

Desde Felipe III cambia el aspecto del Gobierno. Su primera orden es conceder a la firma de su favorito Lerma la misma autoridad que a la real suya. El gobierno cae completamente en manos del ministro: el remordimiento de su abandono de los negocios públicos amarga su última hora. Continúa este régimen durante el reinado de Felipe IV, y con él el período de decadencia; y sistema y decadencia llegan a su límite en las incesantes calamitosas intrigas de la Corte de Carlos II.

Lo interesante de mi tema es la evolución, la marcha, el desarrollo, la relación en que se halla todo, las vicisitudes del camino seguido; sin ello, quedara el estudio incompleto, cual la descripción de una flor sin conocer la planta que la produce, cual apreciar una catedral sin admirar más que una de sus capillas. Profundas llegan las raíces del comercio de Indias a los orígenes mismos de la grandeza de España.

Precisamente en la época que abarco, la preparación, la evolución de todos los momentos históricos importantes, es lo más interesante que su historia presenta; no es esto privativo de los

que atañen a la marina y al comercio : artes, costumbres, instrucción, el carácter mismo del pueblo, sus instituciones (base de su historia), todo, en fin, es producto legítimo, fruto natural de un desarrollo sucesivo, siempre de la misma idea, siempre sobre la misma traza, siempre con idéntico carácter y con la misma divisa: no cambia de rumbo. Orientaciones, instituciones, el mecanismo social de la nación, se enlazan entre sí, necesaria, imprescindiblemente, como también lo hacen con las de tiempos anteriores. Y bien interesante es este enlace. Marchaba nuestra nación por un camino, que, si espléndido y admirable en su principio, trazado por altos fines y dirigido a grandes ideales al ser planteado, dejó de ser útil, y hasta resultó dañoso y contribuyó al retraso general del país, precisamente cuando nuevos derroteros, marcados por la difusión y la evolución de aquellos ideales, que se apropiaron nuestros émulos, llevaban a las naciones, en todos los órdenes, por orientaciones basadas en el trabajo, con un constante avance, que se manifestaba en el predominio y la difusión de los conocimientos útiles, de las artes, de las manufacturas, del comercio, en una palabra, de la educación, de la riqueza, del bienestar, y con ello del poderío de los pueblos, que, así empujados, traspasan y pierden de vista las posiciones que, a fuer de avanzadas (fuéronlo en su día), con aferramiento típico, cegados por las fáciles riquezas de nuestras Indias, y por el esplendor de nuestro nombre, continuábamos nosotros sosteniendo.

Hasta en los detalles, aparece patente la evolución. Uno de los aspectos más característicos del período que nos ocupa, lo forman las intrigas cortesanas, [1] que en el último tercio del siglo XVII absorben nuestra historia; con sus intrincadísimas y dañinas redes, son el tema inagotable, y, lo que es más sensible, forman la única obsesión de las clases que debieran ser directoras, y sólo resultan intrigantes, en tiempos tan tremendos, tan vitales, cual aquellos, para el rango y porvenir de la nación. Pues bien, pregunto : ¿podremos formarnos plena idea de su importancia, de su nacimiento; lograríamos apreciarlas en su

(1) Véase Maura : *La Corte de Carlos II.*

propio valor, podríamos cargar en justicia a aquellos personajes de Carlos II la parte que les toca en responsabilidad por los trascendentales desastres y humillaciones de aquel triste reinado, sin ver, sin ajustar el cómo esas intrigas van preparándose, van desarrollándose, van paulatinamente infiltrándose en la vida de la Corte y en la gobernación del país, desde los reinados precedentes? ¿No tienen probablemente su origen en el recrudecimiento de luchas y de ambiciones, o personales, o de partido, o de ideas, que radican allá hacia las guerras de las Comunidades a la venida de Carlos V, o en las (a tenor de su época) grandiosas divergencias que en el Consejo del Emperador surgían entre el Duque de Alba y el Príncipe de Éboli, de cuya solución pendía la marcha política del país y hasta del mundo? ¿No continúan, y se van recrudeciendo, las intrigas en los reinados sucesivos, en que labora Antonio Pérez, hechura de Éboli, y en que trabaja el Cardenal Granvella, en que se llega a envolver entre sus mallas la simpática y noble figura de don Juan de Austria? ¿No descienden de categoría y se convierten cada vez más en pequeñeces y afeminamientos, durante el tiempo de Lerma y en el de Olivares, para no citar sino los nombres más salientes? Siguiendo así la marcha, no nos chocará ya que, de escalón en escalón y de personalismo en personalismo, amplificándose en extensión lo que pierden en categoría, vengan a terminar en las menudísimas insignificancias, en las insoportables, absorbentes intrigas del reinado de Carlos II. Y ya que he tocado incidentalmente este punto, ¿no quedará más aclarada la intensa acción política de tales enredos, observando que, si bien son flor cortesana, contaminan a nuestros virreyes, y nuestros Estados se ven envueltos sin cesar en análogas mezquindades? ¡Cuántos virreyes terminaban con la destitución o con la «sindicación» ya desde los tiempos de Fernando el Católico! (1)

Si volvemos la vista a otro aspecto, más directamente ligado con mi tema, y más importante : al desastre financiero, a los apuros constantes de la Hacienda, el enlace de todo el período se hace indispensable. Empieza en el Emperador, quien deja

---

(1) Véase Cabrera : *Sicilia fatal a sus Virreyes.*

empeñadas la casi totalidad de las rentas de sus Estados, y una deuda de bastantes millones de escudos, y tal enredo en la hacienda, que, según Ruy Gómez de Silva, la causa de la abdicación del Emperador, era bien sencilla y clara : no sabía ya cómo seguir administrando su reino. Suben las deudas con Felipe II, en especial desde que los Países Bajos no sólo suprimen sus riquísimos ingresos (en tiempos del Emperador, los más importantes entre los de todos sus Estados, incluso la América) sino que absorben los recursos de los otros reinos; y ya en 1567, según Tiépolo,[1] ascienden los débitos a 35 millones: empeñadas las rentas, apremiando las necesidades, se acude a recursos extremos; se aglomeran impuestos; se suspende el pago de intereses; se cambia el valor de la moneda. Los otros dos Felipes, aumentan el desbarajuste; acrecen los impuestos; sus favoritos roban; Lerma adquiere una fortuna de 140 millones de ducados, su familia se enriquece cobrando solo de sueldos del Estado 700,000 ducados al año; pero el país se esquilma, se empobrece y aniquila a ojos vistas; para por fin llegar a la incapacidad más absoluta en tiempos de Carlos II, en que sabido es que hubo el propósito de entregar la administración de hacienda a los cabildos catedrales de Toledo y Sevilla, «cosa que parecería increíble si no se hallase evidentemente probada», según exclama Campomanes. En Palacio se perdió el crédito : ni para comer había. Y precisamente en este reinado, las guerras con Francia reclamaban orden y administración. Tanto o más que con Turena, se luchaba contra el tacto, contra la previsión, contra la admirable organización de Louvois, el ministro francés, quien prepara cuidadosamente aprovisionamientos y vituallas para sus ejércitos, y puede así lanzarlos al campo cuando sus contrarios están imposibilitados de moverse hasta semanas después, faltos de forrages y de almacenes.

Véase en estos ejemplos el por qué forman un todo y es preciso enlazar los reinados de todos los Austrias. En los primeros, encontraremos los fundamentos; en los siguientes, el desarrollo, la evolución que nos va conduciendo al estado final, mero fru-

(1) «...essendo impegnate le entrade sue per 35 millioni d'oro.»

to de lo antes sembrado. Esa marcha, esa trabazón, es precisamente el mayor fruto y el más alto interés de la historia.

Y ya que en lo que sigue aparecerá de manifiesto el fatal estado a que nos condujo la casa de Austria, encuentro de justicia decir dos palabras, para dejarla en el nivel que le corresponde; tanto más cuanto que es moda entre algunos comentadores achacarle toda nuestra decadencia, cargar sobre ella toda nuestra humillación política. El descenso, durante sus tres últimos monarcas, es tan indudable, como lo son el poderío y crecimiento durante sus dos primeros. Dejando de lado la decadencia personal física, que tanto se ha preconizado, encuentro que motivos más intensos de su decadencia son la preponderancia otorgada a la política con preterición de las cuestiones económicas y sociales, y como causa y como consecuencia, a la vez, su abandono e ineptitud, por un lado, y su atavismo, su tradicionalismo exagerado, por otro. La ineptitud y el abandono de los negocios pueden estimarse en sus efectos, recordando lo que antes he indicado sobre el papel que correspondía a la persona del monarca para la unión entre sus diversos Estados. Su aferración a conservar lo establecido, lo usual, impuso a la nación un alto en su desenvolvimiento. Templados nuestros antecesores durante la Edad Media al choque incesante con los moros, acostumbrados a avanzar siempre, a mirar más allá de sus fronteras, el empuje de raza y las favorables y excepcionales circunstancias que acumula sobre ellos la Providencia a la entrada de la Edad Moderna, les hacen rebasar la marca de la civilización medioeval y ponerse a la cabeza de las naciones; pero éstas nos siguieron, nos alcanzaron, nos sobrepasaron; mientras nosotros, sintiéndonos orgullosos en la cima que habíamos logrado alcanzar, nos mantuvimos fieros en nuestras posiciones, creyendo que nuestro poderío y nombre pasados, el asombro que habíamos producido, el dominio y las riquezas de las Américas, bastaban para lograr nuestros ideales, sostener nuestro avance, consolidar nuestras ventajas y mantener nuestro predominio. Este estancamiento, del que encontraremos bastantes pruebas, el orgullo con que mirábamos las instituciones y el modo de ser, que eran precisamente los que nos

habían llevado a aquella altura, y el consiguiente exagerado desdén por todo lo de fuera, son para mí causas de la mayor eficiencia de nuestro desastre. Y decaímos, es cierto : nuestra posición, nuestro punto de vista, iban quedando rezagados; pero hay que reconocer que, aún en plena decadencia, Europa entera se sobrecogía ante nosotros, que, agobiados por las luchas, humillados ya por los desastres políticos, en tiempos de Olivares, tiemblan aún las naciones ante nuestra idea de monarquía universal; es nuestra voz la que predomina en los consejos del mundo, las iniciativas españolas continúan siendo la guía que dirige a los otros países, y nuestros dominios despiertan la envidia de los poderosos : falto de sucesión nuestro rey, la caída de España, de aquella España muerta, ¡era la que había de inclinar a uno u otro lado la balanza política del mundo! ¿Era aquél el punto más bajo de nuestra caída?... ¡Cierto que no! Lo que pasa es que, a nuestra posición de aquella época, queremos aplicarle una medida inmensa : *el mundo*; exigimos a aquellos reyes, a quellos ministros, que lo dominen, que lo abarquen.

Cambia la dinastía. La casa de Borbón, con sus pujos de renovación y de reformas, con la destrucción del atavismo austriaco, con sus afanes de regeneración, sacude el letargo, despierta a la nación, le señala el nuevo camino, le incita a avanzar tras de los pueblos que la habían sobrepasado; quieren hacerla revivir : pero, sin dejar de apreciar en su excepcional importancia estos esfuerzos, en medio de todo este brillo, de todo este relumbrón, se ve que el conjunto carece de grandiosidad; las reformas no son completas, adolecen todas de raquitismo; llevamos y continuamos con un siglo de retraso; nos movemos en política y en economía nacional al remolque francés, como simples traductores; buscamos e imitamos su organización y hasta sus costumbres; a modo de fantoches nos movemos a gusto de Francia; y al afianzarse la dinastía perdemos nuestros Estados europeos y con ellos nuestra preponderancia política en el mundo, y desaparecen girones tras girones de nuestro inmenso imperio colonial. Sin embargo, se encomia y se enaltece; se compara y se presenta como era de luz, de prosperidad, de grandeza, la nueva; como de oscurantismo, de pobreza, de de-

cadencia, la vieja. Se ha olvidado, y esto es esencial, que la medida es distinta : si antes medíamos con el mundo, es ahora la medida, un rinconcito de Europa; y lo que aquí aparece grande, podría resultar y resulta insignificante, ante aquel anterior grandioso patrón.

La disminución de metro, continúa; es idea que persiste. Hoy día, tras la hecatombe del 98, que absorbió los últimos retazos de imperio colonial, son muchos españoles los que se felicitan o por lo menos, que no lamentan nuestro empequeñecimiento. ¡Encerrados en nuestra casa, nos dicen, ocupándonos *sólo* de nosotros, progresaremos, avanzaremos, volveremos a la cúspide! ¡Pobrecitos ilusos! ¡Si no es ése el mal! El mal está en el carácter, en el modo de ser, en la educación. Con o sin colonias, seremos pobres, seremos insignificantes, si no aprendemos, si no nos esforzamos por ser grandes, si no trabajamos con decisión por serlo. Aparéceseme aquí la imagen de un banquero que, perdida su fortuna, rebosara de satisfacción, de contento, por la facilidad con que en lo sucesivo pudiera cuidar de las miserables pesetas que lleva encima : ¡no tiene que preocuparse de lo de fuera! ¡Triste será ver al león castellano, a aquel que un día no se satisfacía con menos que con el dominio del mundo, verle, digo, orgulloso, satisfecho, por dominar la exigua jaula en que se ha encerrado! Su campo, su destino era el mundo; en él la lucha era cruda; aquí, en la jaula, ¿a qué soñar en aquellos tiempos de grandeza? ¡Humillante contento!

La pérdida de una pequeña parte de nuestro antiguo territorio, los Países Bajos, hace exclamar a un historiador ilustre : «por otra parte, al entregar las fortalezas de los Países Bajos, los españoles permitieron a su enemigo [los franceses] extender sus guarniciones hasta el corazón de aquella comarca, sin quedar más que una débil barrera para defender las provincias restantes, las que, *si llegaran a perderse, cortarían por completo el fuerte lazo de conexión entre España y las otras potencias europeas*».[1] Y, en efecto : se perdió aquello; España cayó de su rango como potencia.

---

(1) Dunlop : *Memoirs of Spain*, tomo II, pág. 21.

Avancemos otro paso. Después de la desaparición de nuestros mejores dominios europeos, ¿cuáles eran las bases de nuestro poderío, de nuestra posición política? ¿Por qué nos toleraban las grandes potencias, como de igual categoría que ellas? Por nuestras colonias. «Hay que fijarse bien — decía ya de Witt —, en que *todo el bienestar de España estriba en su comercio con las Indias Occidentales*».[1] También éstas se separaron, o se perdieron. Nueva, esta vez, decisiva caída. Y espontánea brota la pregunta : ¿cómo volver a levantarnos? ¡He ahí el gran poblema español! Mas, dejemos esto. Toquemos ya directamente nuestro tema : a él nos lleva el punto que acabo de tratar.

---

(1) *Political Maxims.* Part. II, c. VIII.

II. MARINA Y COMERCIO



De dos maneras obran los turcos sobre el comercio del Mediterráneo, y consiguientemente del mundo de entonces: la primera, cerrando las grandes vías del tráfico con la India, que desembocaban, unas, en las colonias venecianas y genovesas del Levante y Mar Azow, ocupadas por los turcos en el último tercio del siglo XV, y otras, en Alejandría, emporio del comercio levantino, que conquistan en 1517; y, la segunda, por la piratería, tolerada, digo mal, fomentada por los Sultanes en el archipiélago y en la costa africana, con la que entorpecían y vejaban al comercio que aún se había conservado entre los países cristianos de aquel mar. Arrojado así bruscamente el tráfico al Occidente; cortados los caminos usuales en que se desenvolvían los tratos más productivos, origen del esplendor y base del poderío de las célebres repúblicas italianas, Venecia, Génova, Piza y, con ella, Florencia, y de nuestra Barcelona, sufre un magno empuje en análoga dirección con los descubrimientos portugueses, que paso a paso avanzan en el siglo XV por la costa occidental del Africa hasta doblar el Cabo de las Tormentas, [1] y lanzándose por los mares

---

[1] En sentido opuesto a la famosa expedición fenicia, de hacia 1250 años antes de Jesucristo; que cuenta Herodoto, y que debió dar la vuelta al África. Con la curiosa circunstancia de que, precisamente lo que se escusa de creer el padre de la Historia para no ser tildado de candidez, («también contaron algo, que yo no he de creer, pero créalo quien lo quiera; el que, cuando circumnavegaron el África, tuvieron el sol a su derecha»), es lo que más firmememte apoya la exactitud del relato.

orientales, hallan un nuevo camino marítimo para la India, en cuya región instalan sus factorías, compensando con creces el abandono de las antiguas vías; vencen así la crisis comercial del mundo, al paso que arrancan a Venecia y Génova la hegemonía de los productos orientales, que se traslada a Lisboa, como pasa también a Amberes y después a Amsterdam el emporio del comercio del Norte y Centro de Europa, que había tenido su asiento en Brujas durante la Edad Media. Los nuevos rumbos se completan con la obra de Colón, que, al agregar un continente al mundo conocido, rompe definitivamente los moldes en que se había mantenido la navegación, limitada, hasta las empresas portuguesas, a poco más que a costear las riberas de Europa; ensancha los horizontes de la humanidad, y agiganta la importancia de la marina y del comercio. Con los nuevos productos americanos cambian los objetos de comercio; el Mediterréneo pierde su primacía : el centro mercantil del globo se ha corrido al Occidente...

Tal es mi punto de partida.

En este momento, dueña España de las nuevas Indias, foco a que convergen todas las miradas; colocada, ella, en el lindero en que se unen los antiguos y los modernos mares comerciales; a las puertas de Europa, que empieza a admirar (y a envidiar) su grandeza y a acatar su supremacía política; fuerte, rica, industriosa, emprendedora : ¿No era su situación, exactamente, la llamada a acaparar y a dominar el comercio de ambos Mundos?; ¿no debió conservar para sí las riquezas que ella traía, con las que el comercio engrandeció nó a ella, si no a la Holanda y la Inglaterra; riquezas que, de haberse conservado, y sumándose cada día a nuevos tesoros americanos, la hubiesen hecho el emporio indiscutible de la riqueza y la árbitra de la humanidad? Empezó, pero no continuó. Supo organizar, pero no progresar y utilizar sus ventajas naturales y conquistadas. Se detuvo, se *pasivizó*, si vale la palabra.

Precisamente en aquel punto grandioso en que pasamos de la Edad Media a la Moderna, empiezan a surgir teorías e ideas económicas, de que insensiblemente van matizándose las tendencias políticas, y que penetran en la opinión, y traen al primer

término del interés general cuanto se dirige al mejoramiento y riqueza de los pueblos; el Estado moderno, hecho y formado para procurar el bienestar, el florecimiento del país, no para servir a la política ni al capricho y menos todavía al despotismo de un gobierno, viene traído, viene impregnado de estas ideas económicas, que asoman aún como modificaciones, como nuevos aspectos de las primitivas, localizadas en la Edad Media en las teorías de la usura y justo precio : agigantados los horizontes con los descubrimientos, abiertos los ojos de las masas a las nuevas condiciones económicas, vemos en plena dislocación al feudalismo y a la antigua organización social, y naturalmente, vemos al comercio, que es el que marca el nivel económico, perder su aspecto restringido, cesar de ser cuestión de Villas y Ciudades, al interés local que casi lo regía en tiempos medioevales, convertirse en interés nacional, y aportar así los amplios sillares en que asentar la moderna *Nación.*

Al principio, y más marcadamente entre nosotros, no desaparecen, ni era indispensable, las formas tradicionales ni en las industrias (base del comercio), ni en otros terrenos económicos, (contribuciones, derechos, comprobación, etc.); pero el espíritu que los informa ha variado; el afán general de engrandecimiento, de avance, de desarrollo, que anima a la nación, empeñada en gloriosas e inmensas empresas, y que envuelve hasta al último de sus súbditos, la escala creciente en que van moviéndose el tráfico y la riqueza, la comprensión de los nuevos valores, hacen que todo se amolde a las nuevas exigencias, y que se logre, durante un siglo, sostener a nuestra nación en un grado de prosperidad, que solo corre parejas con su inseparable compañera, con la grandeza política que en aquella etapa alcanza. El «mercantilismo» como escuela económica, aparece con Fernando e Isabel.

Un paso, en mi concepto, enorme, he de citar en este punto, antes de discutir fases criticables.

Por Cédula otorgada en Burgos a 6 de Mayo de 1497, conceden los Reyes Católicos y libran al comercio de Indias, de toda clase de derechos y gabelas; libertad (se mantiene hasta 1543), que, confirmada «por otras Cartas y Cédulas é declarasiones

que despues se dieron ansí por los Reyes Catholicos, como por Nos [el Emperador]...»[1] rompe los moldes medioevales, y es el más alto ejemplo de amplitud de miras que pueda imaginarse. «Atribuyóse a diversas causas la opulencia de este Comercio, dice un autor,[2] siendo lo cierto que fué una de las principales la libertad con que se hizo, de no satisfacer las comunes contribuciones a que suelen estar sugetas las Mercaderias traficables.»

Memorable hecho!

Veamos ahora la otra cara.

Pronto tropezamos ya, con el primer ejemplo de atavismo. En los primeros tiempos está justificado; pero ni cuando el tráfico y el consumo crecen fabulosamente queremos romper los moldes tradicionales; y la reglamentación industrial, que se mantiene con rigor, ayudada por múltiples concausas, que no puedo exponer aquí, ahoga, por fin, a nuestra industria, cuando aquel nuevo espíritu, que acabamos de admirar, sufre los primeros choques que detienen su empuje (el desastre de la Invencible, tal vez la sublevación de los Países Bajos); daño que se acrecenta por la escasa atención con que el gobierno, preocupado y atento tan sólo a la política y a la Hacienda, estudia las cuestiones económicas, y por la facilidad con que en ellas accede a peticiones de las Cortes, inspiradas por impresiones del momento; en definitiva: se amortigua y llega a faltar aquel espíritu de progreso, que, a pesar de no haber roto con todos los moldes arcaicos de la organización industrial y económica, había levantado a tan gran altura la riqueza de la nación; y al cabo de algunas décadas, el estancamiento primero y el descenso después, se inician y desarrollan con rapidez vertiginosa. Desde el último cuarto del siglo XVI, el nivel económico relativo de la nación ha variado por un doble concepto: primero, por la marcha que él sigue, mejor dicho, por su estancamiento y pasi-

(1) *Cedulario de Indias*. (Archivo histórico nacional), tomo 718^{b} fol. 302. Las palabras son de la Cédula del Emperador implantando los derechos de Almojarifazgo y otros. (28 Septiembre 1543.)

(2) José Gutiérrez Rubalcava: *Historia del comercio de Indias*. (Cádiz, 1750) p. 43.

vidad; y después, porque, al subir el de los pueblos extranjeros, lo rebasan, y, a modo de bomba aspirante, en su rápido ascenso absorben la riqueza de España. Tuvimos el mundo entre nuestras manos y lo dejamos escapar. El atavismo, o, expresado de otro modo, la inercia, nos detiene y nos abisma. Nos faltaba arraigado espíritu industrial; planteamos, organizamos, pero no supimos, o tal vez nos desdeñamos de desarrollar nuestro comercio, y, en cambio, nuestros primeros rivales, Holanda e Inglaterra, logran dar a su industria, y en especial a su comercio, el impulso que es sabido. [1]

Y, sin embargo, el descubrimiento del Nuevo Mundo, la empresa sin igual de Colón, tuvo un móvil comercial, un nuevo camino para la India; se quería establecer un tráfico directo, una vía marítima que nos permitiese obtener de primera mano, para nosotros y para comerciarlos a otros países, los ricos productos de aquellas regiones; no se iban a buscar metales preciosos, sino «mercaderías». Es el gran momento de nuestra historia : el del perfecto equilibrio entre la economía y la política. El afán de oro, la codicia de la fortuna fácil y rápida, nacen al contemplar las riquezas inauditas, jamás soñadas, que nos trajeron los primeros exploradores; el frenesí que a su vista se desarrolla, hizo sombra, hizo desaparecer, desgraciadamente, al otro, al primordial propósito; y como tan deslumbradora, tan atrayente es la fiebre de los metales, contagia hasta a los fríos historiadores, y así se explica que suela ser el oro el único móvil que hacen resaltar; razón de más para hacer notar, y para insistir en que no se olvide, que, al meternos a descubridores, tratábamos de ser comerciantes, no mineros ni exploradores. Por eso mismo, es de lamentar que España, que realizó tan grandiosa empresa tras la idea de ampliar su comercio, no la utilizase y desarrollase cual pretendió y podía, en ese sentido. Conviene también apuntar aquí, aunque no como disculpa, que cuantas colonias se fundaron, o se intentó fundar por las

---

(1) «En Francia, Italia, ni en los Paises baxos no ay minas de oro ni plata, y la abundancia de gente lleua á aquellas Provincias toda la riqueza de España, por medio de la contratación, y de las artes.» F. Navarrete : *Conservación de Monarquías*, pág. 49.

otras naciones (salvo las portuguesas, que más tarde les quitaron los holandeses), por esos mismos pueblos que nos echan en cara nuestra sed de rapiña, nuestra avaricia, nuestra ceguera por el oro, nuestro afán de ganancias, y no de productos; todas ellas lo fueron con la mira de lograr lo mismo que en nosotros afean. Piratas, corsarios o armadas, buscaban en nuestras costas, en nuestros buques o en nuevas tierras, presas y saqueo, esclavos y colonias, oro y plata.

El enlace de la potencia política con la económica, es conocido y es evidente, y más para nosotros. Nuestra historia política, puede seguirse punto por punto en la económica; concretamente, en la historia de nuestra hacienda. Falta de dinero: decadencia. ¡Producción y comercio florecientes, sostienen las guerras: bien a nuestra costa lo vimos en nuestras luchas con los ricos Países Bajos! La idea que más se me aparecía al hacer este estudio sobre el comercio de Indias, es este paralelismo, este enlace directo de ambos aspectos: riqueza industrial y comercial con poderío, marina comercial y marina de guerra; más en aquellos tiempos, en que la marina de guerra se forma y se nutre casi exclusivamente de la flota mercantil.

En la época de la casa de Austria, el mantenimiento de las posesiones ultramarinas, la comunicación con nuestros estados europeos, dependían de su poderío naval. Ligados al dominio de unas y otros nuestra posición y nuestro predominio políticos, no debe extrañarnos que, si para los turcos fué fatal Lepanto, aun siendo la base de su fuerza la guerra terrestre, el desastre de «la Invencible» marque para nosotros el punto de retroceso, al arrancarnos el cetro de los mares.

Cuestión fundamental es ésta del poderío naval, pilar en que se ha apoyado y apoyará la figura de España en el concierto de las naciones, ávidas hoy día como nunca de desarrollo comercial, de fuerza naval. ¡Cuán otra sería nuestra posición actual, de haber tenido en nuestros días armada digna de tal nombre! De haber sido potencia marítima, contaríamos aun por españolas a Cuba y Puerto Rico; nuestras serían todavía las islas Filipinas; y las angustias y vergüenzas del 98 no oscurecerían nuestras frentes, ni nos cerrarían el horizonte, relegán-

donos a un rincón del mundo. Pero ¿qué digo? ¡Quién sabe!..., ¿quién pretenderá dilucidar si continúa o no siendo privilegiada nuestra posición geográfica para el tráfico comercial? La apertura del canal de Panamá, marca indiscutiblemente una inmensa vía comercial, que envuelve a la Tierra a modo de grandioso cincho. ¿Será una fantasía, la probabilidad que entreveo, de que esa nueva vía, la más amplia que puede concebirse, llegue a constituir la gran vía central, definitiva, a la que afluyan los productos de las dos mitades en que divide al mundo? Da la vuelta al globo, y tres son los puntos fijos, ineludibles que la sujetan a la tierra : los dos canales de Suez y Panamá, y nuestro estrecho. ¿Sabremos ahora utilizar las favorables circunstancias, que por segunda vez nos llaman quizás al comercio marítimo, y como consecuencia, a ser potencia naval? ¿Seremos tan obcecados, que no nos preocupemos preferentemente de nuestra marina, y de nuestro comercio (y con él, de su alimento vital, de nuestra industria) a la vista del ejemplo que nos da nuestra historia, y cuando vemos a nuestro rededor la emulación frenética de las naciones por mejorarlos y favorecerlos? Ya lo profetizaba Capmany : «el espíritu mercantil y navegante, que fué por tantos siglos el móvil de la actividad de los italianos, ha venido a ser hoy como el alma universal que anima a todas las potencias».[1]

Que el asunto es de interés, y en todo tiempo se le ha dado entre nosotros una importancia capital, es indudable; aunque debe reconocerse, que en muchos casos, esa preocupación puede decirse que ha sido «platónica», salvo nuestros Reyes Católicos y los primeros Austrias, que, como Felipe II, llevaron a ejecución sus ideas y trataron de afirmar con hechos el poder marítimo de España.

Los escritores que se ocupan de estas cuestiones, y aun los que tratan sólo de las políticas, la ponen en primer término. Sería cansado repetir las innumerables citas, así es que sólo recordaré algunas, que nos presenten puntos de vista interesantes para la comprensión de mi tema. «Pero otro italiano como él,

(1) *Memorias históricas de la ciudad de Barcelona*; tom. III, pág. XIX.

Juan de Botero» —nos dice Cánovas del Castillo —[1] «opinaba hacia el propio tiempo, que España, por lo mismo que tenía desparramados sus dominios, era más fuerte y de más duración y grandeza... Lo que necesita es tener fuerzas marítimas, para tener siempre en comunicación las diversas partes del imperio».

Enérgicamente lo expresa el célebre Navarrete, en su *Conservación de Monarquías* [2] : «Pero ya que esta inmensa y grande Monarquía se compone de Reynos y Prouincias tan remotas, es forçoso que para su conservación, y para no consumirse en presidiar plaças, ponga todas sus fuerças en la mar, haziendo (como dixo el Oraculo) una ciudad de madera. Que (como lo entendió Temistocles) fué hazer una armada... porque con esto, no solo se conservará lo adquirido, sino que voluntariamente se integrarán muchas Prouincias confinantes por no carecer del común comercio».

Nuestro insigne Capmany, particularizando este mismo aspecto (que es el fondo general de su obra), nos dice : «pues si la fuerza de la marina de Cataluña, que formaba entonces el principal poder de los Reyes de Aragón, no hubiese asegurado a estos Príncipes el dominio del Mediterráneo por largo tiempo, ¿cómo se hubieran podido concluir tan gloriosamente las conquistas de las dos Sicilias, Malta, Grecia, Córcega y Cerdeña contra los inmensos y repetidos armamentos de Nápoles, Francia, Génova y Pisa, casi siempre coligadas contra la casa Real de Aragón?»

Curiosa observación, la que hace (en 1687) Salazar en su *Discurso político sobre la flaqueza de la Monarquía española* : «La asistencia del [al] Emperador [de Austria], y más en la guerra del Turco, es justa y piadosa; pero respecto de lo ténue de nuestros socorros, ¿no fuera más útil, y más glorioso hacer diversivo con nuestras esquadras en Levante, dando modo a las galeras, que con el mismo gasto se consumen en los puertos? Criáranse con el exercicio los soldados y marineros,

(1) *Decadencia.* (2.ª ed.) pág. 746 y 747.

(2) *Decadencia.* Pág. 66.

hariales feroces la sangre de los combates, y animosos las presas...» [1] haciendo justamente resaltar las ventajas de ejercitar a las tripulaciones.

Pero dejándonos ya de escritores, y pasando a lo que nuestros Reyes pensaban de ello, no quiero dejar de citar, por lo completo que resulta el «razonamiento que el Rey D. Jayme I hizo a los Aragoneses por los años de 1227...»: «Perdido una vez — les dice — el Reyno de Mallorca, no sólo Cataluña perdería el imperio y poder absoluto que tiene sobre el mar para entera comodidad de su navegación y comercio, sino que Aragón volvería a estar sujeto a las invasiones». [2]

Como no pretendo hacer una monografía de estas ideas, me limitaré también aquí, a citas características.

Es interesante la ley que en 1422 propuso Don Juan II (petición 6): «Principalmente pertenece a nuestro Real Estado tener en las nuestras Villas, i Lugares de la costa de la mar de los nuestros Reynos, muchos navíos, i galeras, i otras fustas, especialmente para cuando Nos mandaremos facer Armada, i Flota, do fuere nuestro servicio; i estando fechos, estarían más á punto para nuestro menester, i nuestra Corona Real será en más tenida, i ensalzada; i los robos, i represarias por la mar se escusarían: por ende mandamos que en los nuestros Reynos se hagan los más navíos que se pudieren facer en los Puertos de la mar de ellos, i que se fagan galeas, i reparen las que están fechas, i las atarazanas, donde están; i que por escusar los dichos robos, i represarias, anden por la mar, i costa della, donde fueren menester, dos galeas, i dos vallaneles con hombres de armas, los que para esto fueren menester, los quales anden continuamente guardando, i haziendo lo que Nos les mandáremos, i a nuestro servicio cumpliere... [3] Y la célebre ley promulgada por pragmática de 20 de Marzo de 1498, refrendada por el

(1) *Semanario Erudito*; tom. II, pág. 146.

(2) Gómez Miedez. Citado en Capmany, tom. I, pág. 15.

(3) Ley 1.ª tit. X, lib. 7.° *Nueva Recopilación*. En mi obra sobre *La Arquitectura Naval Española* doy el texto del cuaderno de Córtes. Ya Alfonso el Sabio se ocupa de la Marina, con toda extensión y empeño. La conquista de Sevilla es una revelación para Castilla.

Emperador en 1523 (pet. 39-84) « que pone el acostamiento [esto es, subvención anual], que se dá a los naos de mil toneles, i de allí abaxo... etc. » (1), ¿qué otra cosa es, que una ley, que hoy día llamaríamos de protección a la marina mercante, ley que favorece de un modo directo e intensivo la construcción naval, subvencionándola, como hoy lo hacemos, pero dando la preferencia a los grandes buques? Análogo objeto tiene la no menos célebre ley 3.ª del mismo título, según Pragmática dada en Granada en el año 1500 a 3 de Septiembre, confirmada por S. M. en Valladolid en 1523 (petición 39), en que se ordena, que no se cargue en navíos extranjeros «haviendo navío de natural» (2), completada con la ley VI de 11 de Agosto de 1501, que prohibe la venta de navíos españoles a extranjeros. Nada tienen que envidiar estas disposiciones (como que son su modelo), a la celebérrima y discutida «Acta de Navegación» de Cromwell, de que data el esplendor comercial y marítimo de la Gran Bretaña : con siglo y medio de diferencia, respecto a nuestras leyes.

Mucho interesaba al Emperador la Marina, ¿y cómo no, si cuando Mahomed II tomó a Constantinopla, no se contentó con dominar a las poblaciones del Mar Negro y del Adriático y sentar sus reales en el Archipiélago, sino que fundó una flota, entronizó la piratería, amenazó las Sicilias, y hasta las costas españolas? ¿Si ve, después, a los barcos de Bayaceto recorrer el Mar Jónico, y hacerse célebre el nombre de Sanhedrin Barbarroja, que, al servicio del primero, hace temblar a todo el Mediterráneo, siendo el terror de la cristiandad y la preocupación del Emperador? (3) ¿No vemos a Carlos considerar como su em-

(1) Ley 7.ª, tit. X, lib. 7.° *Nueva Recopilación.* (Véanse los *Apéndices* de mi citada obra sobre *La Arquitectura Naval Española.*)

(2) Véanse los *Apéndices* de mi repetida *Arquitectura Naval.* Esta pragmática es confirmación de la de 2 de Marzo de 1499. Análoga es la cédula de Don Enrique III, en Talavera, a 12 de Marzo de 1397, mandando que no se pudiese extraer hierro sinó en navíos nacionales, y no en los placentinos, genoveses, flamencos, bretones e ingleses. Véase más por extenso en : Guiard, *Historia del Consulado de Bilbao,* p. LXXVII y XC. En Aragón prohibió Don Alfonso V en 1454 que en ninguno de sus puertos se cargase en navíos extranjeros. (Capmany, tomo I, p. 233.)

(3) Véase la *Crónica de los Barbarrojas.* Memorial histórico, tom. VI.

presa más gloriosa la de sentar en África su planta, en las jornadas de Argel y de Orán? Pero, además de sus hechos, nos ha dejado un especial testimonio de la importancia que daba a la marina: «Viéndose el Emperador con tan poca salud, temía que antes que el Príncipe Don Felipe, su hijo, llegase á sus ojos, avía de perder la vida y... con el Duque de Alba le mandó una larga instrucción de avisos...» (1) Entre las instrucciones que le daba, se refería la 33 muy por menor al sostenimiento de la Armada, y, por su extensión, la pongo en los apéndices, así como las que le dió respecto a las Indias, enlazadas también con mi tema. (2)

Es curioso ver cómo preocupaban asimismo a la Emperatriz los asuntos marítimos. En diez y seis de Noviembre de 1520 escribe al Emperador, participándole la muerte de Portuondo y la derrota por los turcos en Formentera de sus ocho galeras: «Si V. M. no provee y manda hacer armada que baste para desacella la suya, la qual [la de Barbarroja] es ya de once galeras y treinta fustas, sin las que podrá él juntar de otros corsarios moros sus amigos, que serán, según dicen, otras tantas; y si no se le hace la guerra, hacérnosla [ha] él... El Arzobispo de Toledo vista esta pérdida... me ha ofrecido... que él irá en persona á ello [a la armada que se envíe en contra] y servirá á su costa con seis galeras...» (3)

Terminaré citando tan sólo, que, cuando se vuelve a perder Túnez, en tiempos de Felipe II, el héroe de Lepanto, D. Juan de Austria, le propone que suprima la guerra defensiva que se solía hacer en África, y que costaba de 4 a 6 millones al año, y que en su lugar se aumentase la flota, de modo que se dominase en el mar y pudieran intentarse empresas importantes. Añade que entonces precisamente el estado de los turcos prometía un feliz resultado. Proyectaba nada menos que la construcción y sostenimiento de 300 galeras. Cita Ranke, al hablar de este particular, la opinión de Lippomano, quien calcula el coste y la

(1) Sandoval: *Vida y hechos del Emperador Carlos V*, t. II, p. 639.

(2) Véase el *Apéndice 1.°* (Sandoval, t. II, p. 649 y 650.)

(3) *Crónica de los Barbarrojas*, p. 506 y 507.

importancia del proyecto. «Le 300 galere, come si potriano tener armate cinque o sei mesi dell'anno solamente, cosí tenendo anco di 150 continuo con ogni sorte di previsione e di gente da spada, ancora non costeriano, per conto particolare che io hebbi da un principal signore, più chezmilioni et mezzo d'oro l'anno, con facilità di fare quell'impresa che le Signorie Vostre Ecc. si possono imaginare.»[1] Pero lo más notable del caso es la respuesta del Consejo, a esta proposición del hermano del rey: «Si se hubiera creido conveniente, ya lo hubiera hecho el Emperador». ¿Puede verse más en relieve el aferramiento tradicional, de que hablé antes?

Nada hay que decir de Felipe II. Hablen sus hechos. Lepanto y la Invencible, son más elocuentes que cuantas frases pudiéramos recoger. Interesantísimas son las ideas de su famoso secretario Antonio Pérez. Pero es inútil apilar aquí datos y datos.

De los restantes Austrias no hay para que tratar: cuando se preocupaban (si alguna vez lo hacían) de los negocios públicos, era del resultado de las guerras, y sobre todo de Hacienda, Hacienda y Hacienda.

Platónicamente, en teoría, les parecía bien el fomento de marina y comercio: voy a citar un documento de la época de máxima decadencia, de Carlos II: el privilegio dado en 1683 al Magistrado de la Lonja de Barcelona, en confirmación de varias prerrogativas: «Por causa del comercio, exercitado por los barceloneses, adquirió su ciudad tanto poder de riquezas, que por éstas consiguió el nombre de rica: y así en las conquistas poderosamente alcanzadas por nuestros Serenísimos antecesores en todos los países, con el apresto de sus naves, caudales y mercaderías, dieron medios con que se extendiesen el nombre, las armas y la dominación de nuestros predecesores.»[2] Es interesante, además, esta frase, por la íntima unión en que presenta a la marina con el comercio, al poderío naval con la riqueza y desarrollo mercantil; que es precisamente el punto de

---

(1) Ranke: *Die Osmanen und die spanische Monarchie*, p. 141.

(2) Capmany, I. c. III, p. 121.

vista, en que yo lo contemplo : hacer ver al Rey, cómo se completan mutuamente : el uno trae necesariamente al otro. Con más precisión nos lo afirma, en el prólogo de sus Memorias, el mejor conocedor de la historia de nuestro comercio, el mismo Capmany, tantas veces citado : «El objeto principal de estas Memorias fué el antiguo comercio; pero como era necesario explicar sus causas y sus efectos, se encontró que así como las artes le habían dado su movimiento y conservación, así también el *poder naval no hubiera podido subsistir sin el tráfico marítimo.*» Idea, que debería yo poner como lema de mi escrito, ya que es la misma que he visto brotar de mi trabajo. «Este [el Comercio], — nos dice en otro punto el mismo Capmany, puntualizándolo más, si cabe — acrecentó desde entonces *el poder naval*, que *no es otra cosa que el producto de la misma navegación mercantil...*»[1]

Esta empresa, la del resurgimiento de nuestro poderío naval, y de nuestro comercio, no nos alucinemos, no es empresa de un día, ni obra de la confección de una Ley, ni de muchas Leyes : es más honda, más profunda : es un problema de educación de la nación.

Oigamos al maesto : «Pero una gran marina no se forma en un año, y muchas veces ni en un reinado : es obra larga y lenta de una continua navegación y dilatado comercio».[2] A lo que yo agregaría, como complemento de dicha obra, la necesidad de mejorar el tráfico interior, de aliviar las cargas, y sobre todo, de fomentar la producción (agrícola e industrial) : lo que sólo podrá lograrse de un modo eficaz y permanente con la educación, no sólo técnica, sino también moral y ciudadana, desarrollando y arraigando la afición al trabajo. Son términos invariablemente enlazados : producción, comercio, poderío. Los liga y tienen por fundamento : la instrucción.

El pensar en las bienandanzas, no es, con frecuencia, tan provechoso, como el estudio y meditación de las desdichas y de los errores. Este último camino, es el que por buen trecho tendre-

---

(1) Tomo I, parte 2.ª, p. 2.

(2) Capmany, tomo I, parte 2.ª, p. 2.

mos aquí que seguir : y no será difícil deducir de los hechos que vayan desfilando ante nuestra imaginación, fecundas consecuencias para el porvenir. Esta es la labor, este es el fin de la historia. Este es mi objetivo.

Parte Segunda

COMERCIO CON LAS INDIAS

Capítulo II

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA



RECÍAN tanto los negocios de las Indias, y auia tantos que querían yr a descubrir y rescatar, que...» [1] la Reina Católica Doña Isabel, en Cédula dirigida al Dr. Sancho de Matienço y otros, fechada en Alcalá de Henares a 14 de Febrero de 1503 «les hizo saber, que juntamente con el Rey avía mandado hazer en la dicha Ciudad [de Sevilla] en las Ataraçanas della,[2] en la parte que pareciesse más conveniente, una Casa para la Contratación, y negociación de las Indias, y de Canarias, y de las otras Islas que se avían descubierto y se descubriessen, a la qual se avían de traer todas las mercaderías, y otras cosas que necessarias fuessen para la dicha Contratación, y las que se huviessen de llevar a las dichas Islas y traer dellas...» [3]

---

(1) Herrera : *Historia General de los hechos de los castellanos... en las Indias.* Década I, lib. 5.°, cap. XII.

(2) Véase la reproducción del Puerto de Sevilla, según cuadro existente en el Museo Histórico Nacional. No se ve la Casa de Contratación; es probable que la puerta que se ve a la derecha sea la de las Atarazanas.

(3) Veitia : *Norte de la Contratación*, p. 2. Pasa como Ley a la *Recopilación de Leyes de Indias.*

Y por otra Cédula de 15 de Mayo del mismo año, se mandó «que estuviesen en el Alcaçar viejo, que antiguamente llamavan el quarto de los Almirantes», donde continuó, aunque ampliada y modificada, después del incendio que sufrió en 1605.[1]

Con esta creación se sancionó oficialmente el interés que para el progreso del país se concedía a las nuevas regiones, y se reconoció la importancia que había ya adquirido, y sobre todo la que podía y se preveía que había de tomar el comercio con las Indias Occidentales, como entonces se llamaba a la América. Se exteriorizó con ello, cual de un modo incontrovertible lo había ya mostrado la libertad de gabelas, antes referida, el interés de nuestros monarcas por el engrandecimiento económico de la nación, que por tantos otros medios también procuraban, y su decisión de proteger, de defender (cosa precisa en aquellos tiempos), de encauzar, de dirigir, de organizar este comercio naciente, y aquella peligrosísima navegación; y no sólo el comercio, sino hasta la población de aquellos países, como luego veremos, evitando el tránsito a ellos de elementos que se consideraban perjudiciales: y, lo que es más de estimar, se implantaba, se cimentaba esta organización, sin vacilaciones, desde el primer momento, cuando y precisamente porque estaba todavía en todo su apogeo la fiebre de los descubrimientos, cuando aún duraban las expediciones de Colón, cuando Bastidas, Juan de la Cosa, Andrés Novales, Hojeda, y tantos otros, agregaban día tras día inmensas comarcas al dominio colonial español, cuando no era todavía llegada la hora de que Balboa, en nombre de España, saludase y tomase posesión del Océano Pacífico, cuando Pinzón sentaba su planta en las cos-

---

(1) No he logrado obtener dibujo, estampa, cuadro ni reproducción de la Casa de Contratación antes de ser modernizada. Mi amigo, el ilustre sevillano D. José Gestoso Pérez, el mejor conocedor de su ciudad, me escribía sobre este particular: «Yo alcancé a ver algunos vestigios de su portada, consistentes en trozos de sencillas molduras góticas aplicadas al gran vano rectangular de su puerta de entrada, sobre la cual quedaba la mitad inferior de un escudo en barro policromado y en relieve, con las empresas contracuarteladas de Castilla, León, Aragón y Sicilia, y el extremo de la cola del Águila de San Juan, característica de los Reyes Católicos. Cuando hace unos veintitantos años se modernizó todo el edificio, recogí y conservo dicho fragmento de escudo, en este Museo arqueológico municipal.» (Carta de 20 de Enero de 1914).

tas orientales sud-americanas, meses antes de que Cabral las hiciese colonias portuguesas. Y sin embargo, no era de extrañar la iniciativa de los Reyes de organizar aquel comercio, puesto que, como cuenta Herrera, ya en el año de 1501 aprestó el Contador Ximénez de Briviesca «el primer trozo o esquadra de navíos, a que se dió el nombre de *flota*», compuesta de 31 buques: por cierto poco afortunada; al salir de Santo Domingo para España le sobrevino tan fuerte tormenta, que se perdieron 23 de ellos.

Seis días después de la cédula de creación de la Casa, se promulgaron sus ordenanzas. (1)

Pronto tomó impulso el nuevo Comercio, dirigido ya por la recién creada institución, tanto que «como el año de 1510 *fuessen cresciendo* los negocios de las Indias, pareciendo al Rey que el buen govierno de ellos dependia de la Casa de la Contratación de Sevilla, determinó de autorizarla», y a este efecto, la concedió *jurisdicción*, que más adelante fué confirmada y ampliada por declaración del Consejo de Estado, que en 1539 «le concedió jurisdicción privativa civil y criminal de las causas tocantes á dueños y Maestres de Naos, y gente de mar». (2)

En 1524 se organiza el Supremo Consejo de las Indias, que, como es sabido, constituyó, en los siglos sucesivos, uno de los altos tribunales de la Nación. Por cierto que, es bien hacer resaltar aquí, el primer asunto de que se ocupó, considerado como el más importante, fué el de la libertad y protección de los indios.

Se completa la organización de la Casa de Contratación de Sevilla en la forma que con minucioso detalle nos describe don Joseph de Veitia en su importantísima obra *Norte de la Contratación*, inapreciable joya histórica; se le da Presidente, uno de los cargos más elevados del reino, desempeñado con gran frecuencia por miembros de la más linajuda nobleza castellana;

(1) Pueden leerse en Fernández de Navarrete, *Colección de Viajes*, tomo II, página 285 y siguientes.

(2) Véase la copia de Veitia, I, p. 9. El *Tribunal* de la Casa «constaba de dos Salas, la una de Gobierno, y de Justicia la otra». (Rubalcava, l. c. pág. 52.)

se instituyen sus Jueces, altamente considerados y respetados, sus visitadores, sus registradores, sus escribanos, en fin, se crea un organismo administrativo completo, a la altura de las importantísimas funciones de ordenación y vigilancia por la seguridad de la navegación, acopio de bastimentos, revisión de las naos, orden del tráfico, comprobación de los cargamentos, registro de pasaje, organizaciones sociales (testamentos, pasaportes, etc.), fletamentos, resolución de cuestiones y tantas otras que habían inspirado su planteamiento. Sólo hablaré aquí de algunos puntos de su organización, que por uno u otro respecto merezcan especial mención.

Es uno de ellos, la titulada *Universidad de los Mareantes*, creada en 1561, inicialmente en forma de Cofradía, a semejanza del antiguo Colegio o Congregación llamada de *Cómitres* (dueños o Maestres de Naos). [1] En 1569, tuvo fundación de Casa y Hospital, adoptando después el nombre con que la he designado: institución social importante, precursora de las actuales instituciones inglesas para la marinería, que hoy todos admiramos; bien merece aquí esta ligera mención.

Es también de sumo interés el *Registro* que se llevaba; no sólo por anotarse en él todas las mercancías que cargaban las flotas para América, no sólo por su valor como documentación histórica (p. e., por la relación que permite de los metales preciosos que nos enviaron las Indias), no sólo por ser único en aquella época, sinó por el aspecto de organismo moderno, estadístico, de policía, que nos ofrece, y por cierto excelentemente dispuesto, representando un avance de muchos años sobre otros países; y por otros extremos que abarca, de que anotaré algunos.

«Dos géneros de registro—nos dice Veitia—se practican en el Comercio de las Indias, el uno, de todo quanto destos Reynos se ha de llevar á aquellas Provincias, é Islas de Barlovento; y otro de toda la plata, y oro, perlas, esmeraldas, y todos los de-

(1) El personal de las Atarazanas goza durante la Edad Media de excepcionales privilegios y franquicias, de que se ocupan repetidas veces las Cortes. A los marinos se les llega a conceder «honra de cavalleros».

más frutos, y mercaderías, que de allá se traen». [1] En ellos debía ponerse la evaluación de las mercancías. ¡Qué importancia la de ese archivo para la historia económica general, y en particular, para la nuestra! También debían anotarse los pasajeros, «alistándolos con señas y edades», [2] y cuando se autorizaba a algún extranjero, para pasar a Indias, se inscribía en el libro especial que se llevaba al efecto. [3] Y, lo que es todavía de mayor importancia para juzgar de este organismo : la ordenanza n.º 22 del Consulado, mandaba que se tuviese «quenta, y razón de las Naos que se perdieren en la carrera de las Indias con la mayor claridad, y distinción que fuera posible, con declaración de en que lugares...» : [4] en la época en que esto hacíamos en España, la marina inglesa carecía en absoluto de importancia; el famoso registro del Lloyd inglés tiene aquí su ilustre abolengo.

Encuentro asimismo de interés, ya que demuestra el esmero con que se procuraba perfeccionar la navegación, y el aprecio que se hacía de las cuestiones científicas y de las prácticas referentes a ella, la creación de dos plazas de Cosmógrafos, destinados, el uno a ocuparse de todo lo referente a las Cartas de Navegación, a la construcción y comprobación de los aparatos, de las agujas para los buques; y encargado, más adelante, el otro, especialmente de instruir de un modo adecuado a los futuros pilotos, constituyéndose así una verdadera escuela de náutica; que por cierto, no era obligatoria, [5] pudiendo los aspirantes adquirir los conocimientos necesarios para su oficio, cómo y dónde les pareciere; importante carácter de esta institución, que pone bien de relieve el ámplio espíritu que presidió a toda esta notabilísima y criticada organización comercial. Estas ideas y disposiciones se completan, por una parte, con la

(1) *Norte de la Contratación*, t. II, p. 194. En 1640 se suprime el de regreso.

(2) Loc. cit., p. 204.

(3) Ley 2, tit. 27, lib. 9. *Recopilación de Indias*.

(4) Veitia, t. I, p. 113.

(5) Hasta el punto de que la creación como tal de la Cátedra de Cosmografía y Navegación, tiene lugar solamente en 4 de Diciembre de 1552, por cédula otorgada en Monzón, en la que se dispone : «y que la sirva el Bachiller Gerónimo de Chabes».

orden que desde el principio regía, y se promulgó en 1575 como ley : [1] «que cada Maestre y cada Piloto hiziessen diario de su navegación», especificando claramente la disposición, que su fin, era «para que el Cosmographo fuese notando y advirtiendo lo que faltasse en la carta, para añadirlo a ella» : [2] y por otro lado, obligando a examinarse a todo Piloto, y hasta a los Maestres que navegasen a las Indias, [3] a aquellos ante un Tribunal constituído por el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación y otros seis Pilotos, que juraban «todos en forma de derecho, que le harán, y darán sus votos fielmente» : examen que, es curioso recordarlo, figuraba ya en las leyes de Partida, [4] al hablar de los «Naocheros» o Pilotos : «porende quando los quisieren recibir para aquel oficio, deuenles *catar*, que sean tales, que ayan en sí estas quatro cosas, etc.»; era, este examen, la salvaguardia tal vez más eficaz que la administración ponía para la seguridad de los que navegaban y de los que entregaban sus bienes al cuidado y pericia de los pilotos de las naves. Enseñanza libre : comprobación de aptitud. Tal era el sistema empleado.

Mas no era suficiente el salvar el examen: precisaba que hubiese navegado seis años, y presentar además cuatro testigos, de ellos dos, por lo menos, pilotos, que asegurasen su suficiencia.

Era Sevilla la única ciudad de España, según Veitia, «en que ay universidad de Pilotos». [5]

Estaba ordenado por el Emperador que el cosmógrafo que «leía» la náutica a los futuros pilotos, les explicase por lo menos:

«La Esfera, o a lo menos los libros 1.° y 2.° della.

---

(1) Ley 40, tit. 9, l. 3. *Recopilación de Indias.*

(2) Veitia, l. c., t. II, p. 131.

(3) En Palencia, a 28 de Septiembre de 1534, aparte de muchas otras atinadas disposiciones, manda el Emperador «que los Pilotos, que fueren a las nras. Indias, no bayan... sin ser primeramente examinados para el viaje que quisieren hacer por nuestro Piloto mayor. El qual, *no haya de llebar, ni llebe por el dcho. exámen dros. algunos* » ¡Todavía sigue la amplitud de miras! (Cedulario de Indias; tomo 692, fol. 39.)

(4) Ley 5, tit. 24, parte 2.ª

(5) Veitia, t. II, p. 149.

»El Regimiento, que trata de la altura del Sol, y como se sabrá, y la altura del Polo, y como se sabe, con todo lo demás que pareciere por el dicho Regimiento.

»El uso de la carta, y de echar el punto en ella, y saber siempre el lugar donde está el Navio.

»El uso de los instrumentos, y fabrica dellos, para que conozca si tienen algun error, y son la aguja de marear, astrolabio, quadrante, ballestilla; y como se han de marcar las agujas, para que sepan en cualquiera lugar que estuvieren, si nordestean, ó noruestean, que es una de las cosas que mas importa saber, por las equaciones, y resguardos que han de dar quando navegan.

»El uso de un relox general diurno, y nocturno, y que sepan de memoria, y por escrito en cualquier dia de todo el año, quantos son de Luna, para saber quando, y á que hora serán las mareas, para entrar los ríos, y barras; y otras cosas que tocan á la práctica y uso...»[1]

De un interés histórico excepcional, es saber que, en la originaria forma que se dió a estos cargos, entre los primeros Pilotos mayores (y los cosmógrafos) «que es oficio que se instituyó para examinar y graduar los Pilotos, y *censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación*»,[2] en 1507, «pareció necesario que uno quedase en Sevilla para hazer las marcas (que así se llamaron entonces las que oy cartas de marear) y que *para esto* era el mas práctico *Américo Bespucio*, á quien se le encomendó con titulo de Piloto Mayor, dado en Burgos á 23 de Marzo de aquel año, con 50,000 maravedís de salario», según nos dice Herrera[3]: noticia que se completa con la que

(1) Veitia, t. II, p. 145. Existe Ley sobre esto.

(2) Sobre todo lo referente a los Cosmógrafos de la Casa de la Contratación, a sus importantísimos trabajos, y a la preeminencia que les corresponde en la historia de la Civilización junto con nuestros descubridores, consúltese la excelente y fundamental obra de Puente y Olea : *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación* (Sevilla 1900); y la notabilísima de D. Germán Latorre : *La enseñanza de la Geografía en la Casa de Contratación*, (Madrid 1915). La labor cultural que ambas obras nos ofrecen, es inmensa y de inmenso valor.

(3) Veitia, basado en la cédula original «que se halla en el primer libro de titulos de la casa» dice que la fecha efectiva es : en Burgos a 22 de Diciembre de 1508. (l. c. lib., II, págs. 139 *y* 140.

da Veitia y probablemente es menos conocida, de que «En 10 de Noviembre de 1525 parece, que hizo su Magestad merced á las viudas de Américo Bespucio, y Juan Diaz de Solis[1] de 10 mil maravedis de renta por las dias de su vida»; precioso testimonio de la solicitud de nuestros Reyes, y del grado de perfeccionamiento dado a la institución que, a principios del siglo XVI, sostenía viudedades de sus beneméritos empleados. Y no son éstos los únicos casos históricos que quiero recordar, pues consta en los documentos de la misma casa que «así se hizo con Fernando Magallanes, Cavallero natural de Portugal», también con 50 mil maravedis de sueldo, en cédula de 17 de Abril de 1518; mandándose «por una cédula de 5 de Mayo de 1519, que se le diessen á Doña Beatriz de Barbosa los 50 mil maravedis de sueldo que Fernando Magallanes gozaba, mientras él hazia viaje».[2] Como se deduce de estos ilustres ejemplos, en los comienzos, el criterio para los nombramientos era amplio y generoso : no se miraba, ni tan siquiera a la nacionalidad, sino a la capacidad y nombradía : así encontramos, en 1512, que «su Magestad hizo merced á Sebastián Gavoto, de nación inglés,[3] de recibirle por su Capitán para servirse dél en cosas de la mar»; y completa Herrera su noticia contando que «precedió el aver escrito á Milort de Vlive, Capitán General del Rey de Inglaterra, que se le enviasse, por tener noticia que era experto hombre de mar.» Miras, a la verdad, bien distintas del formulismo posterior, y de horizonte propio de un pueblo que aporta un nuevo mundo a la humanidad; mas, ¡qué nos debe extrañar esto en época tan gloriosa, en que tan alta se elevaba la nación! Todo se hacía en escala análoga. Lástima, que tan grandiosas ideas, y procedimientos tan elevados, terminaran con el tiempo, conservando el marco exterior, el mecanismo visible, mas, perdiendo, por desgracia, el espíritu levantado con que en su ori-

(1) Encargado en 1512 con Juan Bespuchi de que «hiziessen el padron para las cartas de navegación.»

(2) Veitia, t. II, p. 141.

(3) No es así; Cabotto era veneciano : el haber servido largos años a Enrique VII ha hecho padecer esta equivocación : cartas de Enrique VII insertas en *Fœdera*... etc. de Rymer, demuestran su nacionalidad.

gen se plantearon, convirtiéndose en meras tramitaciones y transformándose en raquíticas trabas!

El fomento, la protección, la organización del comercio, eran los grandes propósitos que guiaban a todas las disposiciones, eran el alma que se trataba de imbuir a aquella institución; y así «Mandamos», dicen los Reyes Católicos en las Ordenanzas que en 20 de Enero de 1503 dieron a la Casa de la Contratación, creada días antes, «que en la Ciudad de Sevilla se haga una Casa de Contratación, para que en ella se puedan recoger todas las mercaderías é mantenimientos é todos los aparejos, que fueren menester, *para proveer todo lo necesario* a la contratación de las Indias»; sin que aparezca móvil fiscal ni egoismo gubernamental alguno, sino respirándose sólo interés, fomento y facilitación; tendencia que se observa en todas sus funciones; así también vemos que Carlos I, en el título que despachó al Obispo D. Juan Suarez de Carvajal, de Primer Presidente de la Audiencia, instituída en la Casa de la Contratación, le dice estas palabras, guía preciosa de su futura acción jurisdiccional «...conociendo, y determinando en ellos [en los pleitos] breve, y sumariamente, sin dar lugar á dilaciones de malicias...», obligando, con todo el peso de su autoridad real, a que se huyese del peligro de que tan beneméritas instituciones se volviesen estorbos, donde debían ser ayudas. La elección de navíos, la preparación la vigilancia y visita de las flotas, la inspección del estado de sus naves, de sus tripulantes, de sus bastimentos, y armamentos, toda la policía de ella, se hallaba encargada a los Jueces de la Casa de Contratación, obligados a hacerla *personalmente*, y uno de ellos a bajar a Sanlúcar o Cádiz, a despachar, despedir y visitar las expediciones, así como a recibirlas a su regreso: con tal minuciosidad, que «también se inquiera si ha avido algún blasfemo, ó que venga amancebado, ó si se han jugado juegos prohibidos, ó cometido otros delitos».

Esta organización, con el tiempo, con la ruina general y decadencia de la nación, con el apocamiento de los ánimos, que en tal estado de cosas iba infiltrándose en sus miembros, se fué viciando y degenerando: se introdujo también en ella la desdichada venta de los empleos, y así no es de extrañar que «muchas

de las cosas que antiguamente tuvo [la Casa], han faltado por la mudanza de los tiempos, y por aver la penuria de ellos obligado a que se vendan los oficios»; [1] ni que, como consecuencia lógica, en 1526 conteste Juan Antonio del Alcázar a una notificación para que entregue cierta suma de maravedís destinados al despacho de galeones «que avía comprado el oficio con su dinero, con que el que estava depositado lo tenía empleado para ganar con él, hasta que huviesse partes legítimas que lo pidiessen»; ni el que de más de 142 quentos de maravedís que quedó debiendo en 1615 Juan Castellanos de Espinosa «quando faltó de su crédito», se hubiesen podido cobrar tan sólo unos 34 cuentos y medio, pues, como por la Casa se representaba a su Magestad en carta de 29 de Diciembre, «era cosa cierta que los 133 mil ducados del precio del oficio que pagó Juan Castellanos, los sacó del mismo dinero que se le entregó de las arcas». [2]

Pero dejemos tan lamentables, aunque instructivas historias.

La organización de la Casa de Contratación se completa con la fundación del Consulado de Comercio, o Universidad de Comerciantes, de Sevilla, a manera de los ya existentes en Burgos, Bilbao, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Baleares, etc., cuyo patrón había sido el primero de los citados; y a semejanza de éstos, el Emperador, por provisión dada en Valladolid a 23 de Agosto del año de 1543, confirmada después por otras, en 1554 y 1556, que figuran en el Sumario de las Leyes de Indias bajo el encabezamiento de «Prior y Consules, y Universidad de los Mercaderes de la Ciudad de Sevilla», le concede jurisdicción para «conocer de todos los pleytos tocantes á mercaderias que se lleven á las Indias, ó se traen dellas, entre mercaderes, compañias ó Factores, sobre compras, ventas, cambios, seguros, quentas, fletamentos ó Factores, y de todo lo tocante al trato de las Indias, en ellas y en estos Reynos...» En 1592 se dispone «que puedan conocer de los vancos que quebraren».

La acción del Consulado es muy extensa: es él quien, conocedor directo de lo que sus miembros, los comerciantes, nece-

(1) Veitia, tomo I, página 8.

(2) Veitia, tomo I, página 76.

sitan, pide para cada flota, el «buque», esto es, la capacidad, que cada expedición requerirá para sus navíos; él, quien interviene en la carga y descarga, en el reparto y distribución de los cargamentos entre los navíos de las flotas; también en la elección de los buques para formarlas y en cuantas operaciones afectasen a los comerciantes; informaba al Consejo sobre los asuntos de comercio; se encargaba del reparto de los impuestos entre los cargadores, y en especial de los relativos a los gastos del convoyamiento; y, lo que más contribuía a darle autoridad y a que se le escuchase en las altas esferas, corría a su cuenta la fijación y el reparto de los importantísimos donativos y préstamos con que frecuentemente acudió la rica ciudad al socorro de los repetidos y apremiantes apuros financieros de la Corona, y, por último, entre sus menesteres, figura el tan interesante de los seguros por accidentes marítimos, que entonces, quizás más que ahora, eran de excepcional trascendencia, por los riesgos naturales de una navegación larga y difícil, en barcos poco seguros, y por las piraterías y el corso, atraídos irresistiblemente por la riqueza de los cargamentos de las flotas de Indias y siempre al acecho de las naves que se retrasasen o desmandasen. Una de sus ordenanzas a este efecto, les expresa «que es muy necesario para la conservación del comercio, continuar la *antigua* [1] costumbre que en todas partes se estila, de asegurarse unos mercaderes a otros»; y no deja de ser curioso que, ya entonces, a este género de escrituras se les llame «Poliças».

También al Consulado, como antes a los Jueces de la Contratación, se le recomienda actividad en el despacho de los asuntos, y se le apremia a que no los demore y a que juzgue, como dice su institución, y, conforme era tradicional desde las leyes medioevales barcelonesas, «según estilo de mercaderes, sin dar lugar a luengas, ni dilaciones, ni plaços de abogados». Los procedimientos, generalmente, eran verbales.

Con la creación de estas instituciones, el comercio de las Indias se monopoliza en Sevilla.

---

(1) Capmany habla ya de ordenanzas oficiales, para los seguros marítimos en 1433, tomo I, página 237.

Este monopolio [1] no era cosa insólita en nuestra nación, pues, según Clemencín, existía ya en Cádiz para el tráfico con las Costas Occidentales del África.

Bien justificado, y de amplias miras al ser instituído, pronto perece su espíritu, víctima de los naturales peligros.

Y así vemos que regía con rigor el de Sevilla, ya en 1525: nos dice Herrera: que «Llegaron a 1.° de Enero de este año, tres Navíos de las Indias, con muchos Pasageros, i las Mercaderías ordinarias de Cañasistola, Açucar, i Cueros: i porque descargaron en Lepe, i Palos, se mandó castigar a los Maestres, porque havían en esto pasado contra las Ordenanças de la Casa de la Contratación de Sevilla». [2]

Pero, a pesar de este y otros castigos análogos, y tal vez por notar así los inconvenientes del monopolio, en el mismo año intenta corregir el mal, el Emperador, y ampliar a otros puertos el beneficio del comercio de Indias, teniendo que retrasarlo, por la oposición que encontró, hasta 1529, en que, por ejecutoria de la Real Cédula de 15 de Enero, podía distribuirse entre varios puertos de ambos mares, escogidos para que tomaran parte todas las regiones castellanas, permitiéndose que de ellas salieran directamente navíos para las Indias, siempre que fuesen con registros en regla. Los puertos que se eligieron, eran los de la Coruña, Bayona de Galicia, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga, además de los de Sevilla y Cádiz. Pero, como a este permiso se añadía la imprescindible condición de que al retorno viniesen necesariamente a la Casa de la Contratación de Sevilla, y guardasen sus ordenanzas, bajo pena de la vida y perdimiento de sus bienes, resultó, según Campomanes, tan gravosa esta restricción que «imposibilitó el efecto de esta concesión, y participación del comercio, y vino a estancarle indirectamente, por el no uso» [3] de la facultad otorgada. No creo yo, sin embargo, que acierte el insigne economista al limitar a esta causa el origen del desuso: existen datos que per-

(1) ¡Bien humano! ¡Quien no esté exento de culpa, no lo critique!

(2) Herrera. Dec. III, lib. 7.°, cap. I.

(3) Campomanes: *Fomento de la Educación Popular*, t. I, p. 422.

miten conceder tanta o mayor influencia a las dificultades de apresto, etc., de los navíos; precisamente las que hicieran crear la *Casa* y el monopolio.

El hecho real es que tan sólo Sevilla y Cádiz (cuyo último puerto, auxiliado por las circunstancias particulares de su posición, que facilitaban la salida de las flotas, y por el menor perjuicio que a el representaba el retorno a la cercana Sevilla, y probablemente también, por la mejor ocasión de contrabandear que ofrecía) fueron los únicos que con persistencia utilizaron y sostuvieron esta concesión, dando efectividad al primitivo monopolio de Sevilla : en lucha continua, como luego indicaré. La obligación del retorno, fué confirmada por cédula de 16 de Julio de 1561, que manda que todo género de mercaderías y frutos que se traen de las Indias «deven venir a la Aduana de Sevilla, sin poder por ninguna manera descargarse en los puertos de Sanlúcar, Cádiz, ni otro alguno». Ya veremos que, desde 1660, se aminoró el rigor de esta disposición; por lo demás, sufría todas las excepciones que, de grado o por fuerza, imponían los temporales, que obligaban a las flotas o a parte de ella a refugiarse en otros puertos, más o menos maltratadas y sin posibilidad (o sin deseo) de arribar al de Sevilla, o las originadas por la necesidad de escapar a los corsarios, o por la presencia de armadas enemigas, como, siempre, pero mucho más en los tiempos últimos de la casa de Austria, ocurrió con cierta frecuencia. Sabidos y célebres son los arribos de las flotas a Santander, a Lisboa, Coruña, Ferrol y Cádiz, huyendo de enemigos o para evitarlos.

De interés para mi tema, son las «diversiones» o «desvíos» de navíos a otros puertos, y señaladamente a la salida de las flotas, hacia las costas de Portugal, merced al atractivo del contrabando que en grande escala se preparaba en ellas; las que obligaron a graves medidas, y a dictar leyes, cada vez más refinadas, prohibiendo las arribadas a otros puertos que los señalados,[1] bajo gravísimas penas, que no arredraban, sin embargo,

(1) Véanse las leyes copiladas en el tit. 38, lib. 9. *Recopilación de Indias*, en especial, leyes 2, 3, 4 y 15.

a los contraventores, bien provistos de pretextos con que disculpar su extravío.

También abundaban concesiones especiales más o menos amplias. Así, por ejemplo, en 1558 se dispensó el que tuvieran que venir a Sevilla, los navíos que llegasen de la Isla española y de San Juan de Puerto Rico con cueros y azúcares, concediéndose que se pudiesen descargar desde entonces en la bahía de Cádiz. Por cédula de 1.° de Mayo de 1561 se extendía esta concesión a que «Naos... destroçadas, e innavegables, y tales que no pudiessen estar para poder entrar por la barra de Sanlucar, descargasen (en Cádiz)...» siempre que el oro, plata y perlas y dinero, con el registro de todo el cargamento, se llevasen a Sevilla. Por lo curioso del motivo, traeré aquí una cédula de 8 de Noviembre de 1609,[1] en la que porque los de la guarnición de Santo Domingo «padecen de ordinario mucha necesidad de estos mantenimientos [«pescados, legumbres y mantenimientos necesarios para el sustento»], *en particular las cuaresmas...»*, se les concede, por 6 años, un navío fuera de flota, «de menor porte, sin Maestre, ni Piloto examinado, ni la artillería que manda la ordenanza».

La consolidación del monopolio se efectúa al derogarse la ampliación de 1529. Tiene esto lugar, por la importante Cédula de 1573, enviada a los distintos Puertos concesionarios.[2] El motivo que se aduce, es el haber reclamado la Casa de Contratación, por los abusos (?) a que daba lugar. Cédula y motivación, caracterizan el momento : precisamente coincide con el punto en que el estado general del país inicia el retroceso.

Como hecho que patentiza que no se desconocían los inconvenientes del tal monopolio, y demuestra, a la par, el escrupuloso celo con que se defendía, citaré que, cuando en la época de Carlos II, en que, como veremos, tan extraordinariamente afli-

---

(1) *Cedulario de Indias*; tomo 725, fól. 323.
No es la única disposición real motivada por los ayunos cuaresmales : hay otras curiosísimas.

(2) Puede verse en el *Cedulario de Indias*, tomo 719, fól. 69 : asimismo en Fernández de Navarrete, *Colección de Viajes*; y en la *Colección de cédulas*, etc. de Indias, de 1596.

gidas por los piratas se hallaban nuestras regiones americanas, se presentó en 1669 un memorial de Arzu y Zuzuárregui, «Capitanes de corso», en que ofrecían ir a hacerlo a las costas de las Indias, con seis u ocho fragatas, con tal de que se les permitiera llevar cada año dos navíos de 400 toneladas cada uno, cargados con los pertrechos y bastimentos que precisaren para la conservación de sus buques corsarios, pero con la facultad, además, de que el resto de estos dos navíos pudieran cargarlo con géneros de comercio, sin registrar, permiso que se les denegó, porque en la idea que proponían, «era conocido el intento de assentar una añal continuada sucessión de Flotas, desde Vizcaya a las Indias, sin pagar derechos acá, ni allá, a la ida, ni a la buelta, y con una *ventaja tan grande, como la de llevar las mercaderías a la parte que supiessen que las avían de vender mejor*; privilegio que no gozan los comerciantes, pues la carga destinada para Tierrafirme, no puede passar a la Nueva España, ni al contrario, ni las de unas Islas o Puertos a los otros...» Contestación interesantísima por más de un concepto; respuesta curiosa, en que se confiesan explícitamente las ventajas del comercio libre y las trabas inmensas que la exagerada y restrictiva reglamentación imponía al comercio que pudiéramos llamar «legal» en aquellas regiones, y que, junto con otras causas que iremos encontrando en nuestro camino, tanto habían de influir en la decadencia del tráfico permitido, y en el aumento del contrabando. Pero no termina aquí la parte curiosa de este documento: «Demás de lo qual — añade — se devía cargar también la consideración sobre los perjuizios, y malas consequencias, que suelen traer consigo las novedades, que descomponen y desenquadernan el concertado curso de los comercios, aviendo no el acaso, sino la premeditación alumbrada de las experiencias, estatuído, que de Sevilla, y Cádiz pudiessen solamente salir Navíos para las Indias...» [1] palabras, cuya importancia no necesita encarecerse, ni precisan de comentarios.

Pero aun al mismo Cádiz, único puerto tolerado, se le estorba y discute por Sevilla la concesión de cargar en su puerto, que

(1) Veitia, tomo II, página 93.

logró se suspendiera en 1550,[1] aunque se renovó en 1556, y asi continuó por algunas alternativas, hasta que en 1664 «consiguieron los contrarios [Sevilla] Cédula de su Magestad, para que los Galeones y Flotas entrassen, y saliessen en Sanlucar», aunque «exceptuando, los que legitimamente tocassen al tercio de las toneladas de Cádiz». Esta última frase se refiere a la costumbre (Jerónimo de la Concepción pretende que es derecho; pero la cédula de 1509, en que él se apoya, no lo tasa) de que un tercio del buque de la Flota se reservase para el comercio de Cádiz.[2] En el reinado de Carlos II se llegó a quitarle «de el todo el despacho de su Tabla, y Juzgado»; pero como en aquel tiempo no había rumbos fijos en la gobernación, en 23 de Noviembre de 1679 se mandó restituir a Cádiz «la Tabla de Indias, y tercio de toneladas», lo que quizás se explica, sabiendo que «desde 1664 hasta el año de 1678 se saca por sus acuerdos [de los regidores de la Ciudad], aver expendido en beneficio de la corona más de 500 mil ducados».[3] Poderoso argumento en su favor: en aquella época (y en casi todas) decisivo. La cuestión finaliza, saliendo, desde 1680, de Cádiz todas las flotas, y retornando también a Cádiz, ya que la ría de Sevilla, por el abandono que se había tenido de su limpieza, había ido cegándose y dificultándose la navegación por ella. Los registros y el comercio se conservaron, a pesar de esto, en Sevilla.

El rigor de los formulismos llegó a tanto, que impedía a los mismos comerciantes de Sevilla cargar géneros en Cádiz, aunque sobrase sitio a los de este puerto. Da, sin embargo, buena idea de la informalidad con que en medio de tan severas restrinciones se llevaba todo y de los inconvenientes que su observancia imponía, el que hubo casos en que su transgresión, digámoslo así, *oficial*, era el único medio de que pudiese salir la flota en tiempo conveniente: tal sucedió, por ejemplo, en 1633. En ese año, probablemente por astucia de los extranjeros, que, para

(1) Por un naufragio: se aprovechaba cualquier motivo. Jerónimo de la Concepción: *Cádiz, emporio del orbe*; p. 371.

(2) Esta práctica no era constante. Véase Veitia.

(3) Concepción, p. 333.

facilitar sus contrabandos, habían tomado por costumbre y procuraban «estrechar las llegadas de sus Flotas de el Norte, y de Levante, tan á la propartida de las nuestras [a Indias] que forçassen ó á la dilación de su salida», o, como en esta vez, «á que por esta consideración se permitiera que, sin traerse la ropa á Sevilla, se cargasse la Flota en Cádiz», (1) no se obligó a que partiera la flota de Sevilla. Además, como se ve por este hecho, la carga para América consistía esencialmente en géneros extranjeros. (2) Nuestro comercio era puramente pasivo.

Por igual motivo, en 1668 cargó la flota en Sanlúcar, sin que los fardos subiesen a Sevilla. Y no son éstos los únicos casos.

Es importantísimo anotar que a tal extremo se llevó la defensa del privilegio, que habiéndose cegado en buena parte la ría de Sevilla en la época de Carlos II, por abandono y dejadez (como se deduce de lo que largamente expone Veitia sobre este punto), hasta el extremo de tener que disponer fuese Cádiz el puerto de las Flotas (como ya he dicho), se procuró y trató, antes de llegar a esta variación de puerto, de que la contratación de los buques se adaptase a lo que exigía el paso de la barra de Sanlúcar, y la navegación del río. Ya lo veremos en su lugar: precisamente es uno de los puntos que más influyen en la marcha de la construcción naval, y de nuestras Flotas y Armadas: de él me ocupo en mi *Arquitectura naval.* También la limitación del tonelaje, de que luego trataré, es otro efecto no menos importante, a la par, ejemplo de la perniciosa influencia de un monopolio ciegamente defendido por los interesados y hasta por el Gobierno, que de Sevilla sacaba sus más saneados recursos, como única población rica del reino. Las Naos de Canarias, firme y repetidamente atacadas por el Consulado de Sevilla, y los «navíos de permiso», o concesiones de contrabando oficialmente autorizado, que bajo dicho nombre y apariencia otorgaba el gobierno a trueque de arbitrar recursos con la venta de sus patentes, o para obtener ventajas políticas o para facilitar tratados, (como en el convenio con los ingleses para la América del

(1) Veitia, tomo I, página 196.

(2) Más adelante se verá algún curioso dato sobre esto.

Sur), son las escasas, aunque importantes, excepciones toleradas del monopolio; y es natural, que perjudicasen grandemente al comercio ordinario, sujeto a tantas trabas, restricciones y gravámenes. Una excepción, extraorninariamente simpática. Era costumbre que, con cada Flota, pudiese salir *un solo* navío «de permiso.»[1] Pues bien, estaba mandado,[2] que esta Nave de privilegio, *años alternos*, fuera la que se había concedido para el sostenimiento del Seminario de los desamparados, de Sevilla.

Los obstáculos y las limitaciones habían ido extendiéndose también al comercio americano. No sólo estaba terminantemente prohibido, bajo gravísimas multas y penas, que los Navíos de las Flotas de España tocasen en puntos distintos de los a que iban consignados; no sólo el que aún desde estos puertos, después de descargados los géneros, se condujesen a otros a los que fuesen destinados Galeones (como se dispuso por Carlos II en 1671), [3] sino que en general el tráfico interamericano estaba reglamentado y sujeto a reglas y a concesiones. Siguió en esto una marcha parecida a la del comercio de Indias con España. « El comercio y tráfico de los puertos del Perú con los de Nueva España — nos dice Alsedo, perfecto conocedor de su historia —, que había sido hasta entonces [1595 ó 1596] libre, reconociéndose que ocasionaba gravísimos perjuicios y menoscabos a los despachos de Galeones y al consumo de las mercaderías de sus registros con las introducciones de las ropas y géneros de China, se prohibió el año de 1596», [4] y se llegó por este camino, a prohibir en 1636 los dos navíos que estaban permitidos para los tratos del Perú con Nueva España; previamente se había limitado el tráfico a 200 mil ducados al año; después se redujo a

---

(1) Ley 25, tit. 30, lib. 9. (1625). *Recop. de Indias.*

(2) Id., ley 26. Agregaré que desde 1607 se proyectaba la creación (que tuvo efecto en 17 de Junio de 1681) del Colegio Seminario para Pajes, Grumetes y Marineros. Se le conceden curiosísimos derechos a recargos de los fletes para diversos puertos de Indias. Puede verse en el Cedulario de Indias, tom. 693, fol. 5 y sig.

(3) Ley 19, tit. 38, lib. 9. *Recopilación de Indias.*

(4) Alsedo : *Aviso Histórico*, pág. 99. Las disposiciones para que se consuman en Nueva España, y no se lleven al Perú, las ropas que se enviaren de Filipinas, son de 1593 y 1595. Véanse las leyes 68 y 69, tít. 45, libro 9, de la *Recopilación de Indias.*

un solo navío, y por fin, como había mucho género de China en el Perú, se prohibió por completo. (1) ¡Los Virreyes podían facultar, sin embargo, para este tráfico!

Y no era la única restricción. Las Leyes de Indias traen un fárrago casi ininteligible de ellas. Escogeré alguna bien típica. Estaba prohibido taxitivamente que «los navíos que saliesen del Callao para Guatemala o Nicaragua no passen al puerto de Acapulco» (2) (1621); que «las mercaderías para las islas de Barlovento... no puedan sacarse del lugar para donde fueron de registro», según cédula de 10 de Junio de 1589. Y otras muchísimas que no cito por no cansar con detalles.

Pero fueron tales las consecuencias de éstas, y otras disposiciones tan mezquinas como ellas, que algunas (no todas) de semejantes restricciones, tuvieron fin, por diversas cédulas de 1603, 1620, 1629, que con facilidad vuelven a revocarse; la de 1675, ya en el último reinado de nuestro período, permite de nuevo al comercio del Perú el tráfico con la Nueva España, pero limitándolo a frutos de la tierra y a 200 mil ducados en plata. (3) En 1603 y 1607 se permitió «que della [de Cuba], y de Xamaica, se pudiessen traginar a otras partes las cosas de comer, que en Navíos que fueren en conserva de Flotas se llevaren de España». (4)

Raquíticas como son tales concesiones y otras, que omito, del mismo carácter, todavía resultan discutidas y atacadas por el egoismo de los rutinarios comerciantes y hasta de los Jueces : en 1606, a una consulta hecha a la Casa de Contratación, respecto a un nuevo puerto, del que se decía «que podría resultar una gran contratación de aquellas provincias [Honduras], a las del Perú, haziéndose camino del Puerto de Amatique al de Fonseca...», se respondió por el Presidente y Jueces, «que no se devía intentar la comunicación de aquellos puertos, por los inconvenientes que podían resultar en la Costa de Tierrafirme,

(1) Ley 78, tít. 45, lib. 9, de la *Recopilación de Indias.*

(2) Ley 77.

(3) Villatoro, Manuscrito citado, fól. 83.

(4) Veitia, t. II, p. 163.

y por el grande que sería, abrir más caminos y entradas en las Indias; y es cierto que éste (aunque no tan usado como quisieran los de la provincia de Honduras) ha perjudicado mucho al comercio de España, pues los navíos del Perú, con pretexto de ir a la costa de Guatemala por los frutos de aquella provincia (que son tinta, cacao, brea, sebo y maderas) van cargados de vinos, que se introducen como de contravando y sin pagar derechos, [y] ocasionan que cuando llega Navío de España halla proveída la tierra, y no tienen salida los frutos que de acá se llevan». (1) Contestación que ofrece varios aspectos de interés. Como se ve, no era sólo en política donde reinaban intrigas, ruindades y egoísmos. Hasta en 1596 el comercio en aquellas regiones había sido libre.

No quiero dejar de consignar aquí que hasta los habitantes, necesitaban permiso para pasar de unos reinos a otros. (2)

A pesar de todo, el comercio de cabotaje, aun en épocas ya avanzadas (siglo XVII), era de mucha importancia. Limitado a los frutos del país, o a los géneros que se llevaban a Panamá o a Portovelo, a Veracruz o a Cartagena, para cargar en los Galeones, o a los adquiridos en las ferias que se organizaban en estos puertos, a la llegada de las Flotas de España, para repartirlos por el resto del país, o alimentado por el enorme contrabando, lo cierto es que había un tráfico de bastante consideración. Hacia 1625 había en el Callao, según parece, alrededor de 100 buques de comerciantes de Lima, y de ellos nunca bajaban de 40 en el puerto. (3) Pero la prueba más evidente de la importancia del comercio interamericano, la encontraremos, sin citarla, en otro capítulo, en el que haremos referencia de la piratería. Miles de hombres y numerosos barcos se dedicaban a ella, y en ella adquirían riquezas, que derrochaban sin tasa ni medida. «Señor: — dice el célebre Marqués de Varinas en su representación al Rey — los daños que se han hecho en las Indias en el reinado de V. M. pasan de 60 millones, sin más de 250 navíos y

(1) Veitia, t. II, p. 99.

(2) Ley 47, tit. 22, lib. 3.

(3) Cappa: *Estudios críticos de América*, tomo 12, p. 112.

fragatas cargadas que han quitado los piratas á los vasallos de V. M.»

Todavía adquiere mayor importancia esta restricción de tráfico en América, cuando Buenos Aires y las comarcas del Rio de la Plata, empiezan a dejar asomar los síntomas del inmenso desarrollo que en nuestros tiempos han alcanzado, y que ya preveía Varinas, al sostener en la Junta celebrada en 1677 «en la posada del Duque de Medinaceli, a la sazón primer ministro, sobre cosas de Indias», que, aunque apenas había en aquel entonces 3,000 españoles, eran aquellas tierras fertilísimas, que «dan disposicion para que tubiesen tierras de labranza y crianza más de 100,000 españoles, y que sería muy conveniente tratar de su población, aunque fuese enviando los condenados por delitos destos Reynos y de los del Perú : que tiene aquella tierra gran copia de maderas apropósito para todo género de fábricas y edificios»; [1] demostrando con sus apreciaciones un excelente golpe de vista y exacto conocimiento de las regiones americanas. Pues bien : se debate si ha de haber o no comercio con comarca que tanto prometía. Como presenta algunos puntos de vista interesantes, me entretendré algo en ella.

En 1558 se fundó la Trinidad : en 1594, a 18 de Enero,[2] se ordena «que por el Rio de la Plata no pueda entrar gente ni mercadería al Perú». Pero la prohibición era absurda, y en 1602 hubo de permitirse a los moradores «que por Tiempo de seis Años pudiesen sacar Frutos Suios, que se les señaló con limitación, al Brasil, Guinea, i Islas circumbecinas», sin permitirles llevar en retorno mas que «las cossas de que tubiesen necesidad para sus Casas». Claro está que cuanto más dificultades, más se excitaba el afán de transgresiones; y anulado el permiso en 1606, a la renovación, solicitada con insistencia por los vecinos para no verse aislados del mundo, se oponen Sevilla y Lima, porque van «no solo llenándose por este medio unas y otras Provincias de generos, que imposibilitauan la continuación de las ferias...

---

(1) Varinas : *Junta que se tubo...* etc., B.ca N.al, Ms. n.° 3,032.

(2) Ley 5.a, tit. XVIII, lib. IV. (El libro VIII, tit. XIV, Ley 3.a «prohibe la comunicación con el Brasil»; 1622).

sino extrauiándose el tessoro sin quintar...»;[1] y además porque «auierto el comercio por allí, *se yría aumentando cada día*, y se experimentaría una destruición Universal del Resto de las Indias...»;[2] y así se resolvió que S. M. declararía cuándo y cómo (esto es, de qué porte) se enviarían navíos a Buenos Aires. Protestó Sevilla, y en 1666 vuelve a prohibirse, y continúa la cuestión, en la forma que detallada y documentalmente expone el importante manuscrito de Villatoro (sobre lo que diré algo más en otro capítulo), repitiéndose siempre las mismas razones. (El tráfico a Buenos Aires se hacía desde España con Navíos sueltos, ya que para aquellas regiones no se formaba Flota; y los corsarios, y sobre todo las piraterías, no eran tan frecuentes que exigiese protección especial). En carta al Consejo de Indias, de 27 de Junio de 1617, la Casa de Contratación decía: «principalmente estando como estava tan adelgazada la contratación en las Indias, como se reconocia dela minoracion de las Flotas, y de la mala salida que tenían de las mercaderías que llevaban... con este corto principio [el permiso que Buenos Aires pedía] se les dava mas mano a las trazas y fraudes que usaban para sus grangerías, *por los grandes derechos y costas que ahorraban por la navegación de Buenos Ayres...*» He subrayado algunas frases, que comprueban lo que otras veces hemos observado: ven cómo podría prosperar el tráfico; ven que la organización arcaica y formulista que defienden, lo atenaza y oprime sin dejarle desarrollarse; pero pasan por encima de todo, y sostienen la rutina, lo tradicional, lo establecido, defienden intereses creados, ateniéndose a la letra de las disposiciones, y habiéndose perdido aquel hermoso espíritu de amplitud, que en los primeros tiempos hemos podido admirar. Pero no quiero seguir comentando: dejo al lector el hacerlo. Como no podía menos de suceder, dada la imposibilidad de abandonar y cerrar aquellas regiones, en 1699 se resuelve el asunto permitiendo a Buenos Aires tres buques, que en junto reunieron, en aquel año, 1.136 toneladas de carga.[3]

---

(1) El fisco cobraba $^1/_5$ de todo el oro y plata que se extranjerase.

(2) Villatoro: Manuscrito citado, fol. 30 y 31.

(3) Villatoro, l. c.

En cuanto llegaban las flotas, la Casa despachaba Correos a la Corte, con el aviso.

El Correo mayor de Indias se crea a 10 de Mayo de 1520.[1]

Como curiosidad, pondré aquí algunos de los datos que trae Veitia[2] sobre el coste del correo en su tiempo (1670). El oficio de Correo mayor fué vendido en época del Conde Duque (en 1623), al Conde de Villamediana y Oñate, en diez mil ducados de plata, con carácter hereditario, reuniendo después Oñate el cargo de Correo de España y el de las Indias. Por cada carta sencilla se cobraba un real: y «en passando de una carta, por cada onza de las que pesare cada pliego, un real, y que si passare de una libra, se pague por las onzas del exceso á medio real».[3] Los correos especiales costaban «á razón de ocho reales de plata por cada legua, si es de quenta de la Real hazienda, y si de la Habería, se pagan á razón de nueve: esto se entiende sirviéndose los viages en toda diligencia, que es á treinta leguas á cada veinte y quatro horas»[4]: «los viages *á las veinte* [leguas por día], se deven pagar a razón de *noventa y quatro maravedís por legua*; los de las *quince á dos ducados al día* ó á *real y medio por legua*; y los de las *diez*, á *ocho Reales* al día, ó á *veintisiete maravedís por legua*; pero este género de viages, no los veo usados de muchos años á esta parte, sino todos en diligencia.»

Prescindo de más ejemplos, pues aunque mucho pudiera añadirse sobre la organización administrativa, y restricciones del comercio de aquella época, me expondría a abrumar y cansar con detalles, que no nos habían de ofrecer novedades ni aspectos que permitiesen modificar la idea que, con las notas que anteceden, puede formarse del funcionamiento del comercio de las Indias al terminar la dinastía austriaca, ni de su evolución, durante su dominio; y paso, con esto, a otro punto interesante de su organización.

---

(1) *Cedulario*, tom. DCXCI, fol. 213 v.°

(2) Tomo I, p. 248.

(3) Cédula de 1.° Noviembre de 1628.

(4) Disposiciones de 1616 y 1621.

Capítulo III

LAS FLOTAS DE INDIAS

I = DISPOSICIÓN



OMO modelo para la navegación a las Indias Occidentales, puede decirse que sirvió la primera y admirada expedición, la de su gran descubridor : y, como en ella, flotillas más o menos numerosas, son las que al principio se encargaron de la comunicación y tráfico con aquellas apartadas regiones. Se repiten las salidas, su importancia aumenta, el interés se convierte en fiebre, el número de expedicionarios acrece y se hace considerable el de los que se instalan en aquellos países, que, desconocidos aún, vírgenes de industrias, dependen de la metrópoli para la satisfacción de casi todas las necesidades de la vida; el tráfico comercial crece, y se fomenta extraordinariamente con las riquezas que, al poco tiempo, empiezan a enviarse desde las Indias. Pero, a su vista, la fama de éstas se propaga, y excita la envidia y la avaricia de las demás naciones, y a su calor aparece el corso, al que las guerras del Emperador con Francia, dan un barníz de legitimidad; el respeto que la navegación del Atlántico impone, lo limita

durante mucho tiempo a aguas europeas; en ellas se acechaba a los Navíos que regresaban de las Indias, y que, al anuncio de la presencia de corsarios se veían obligados a detenerse en las Canarias o en las Terceras, cayendo también algunos en las garras de los que les acechaban. Gravemente disgustado el Emperador por una de estas presas, se decidió en 1521 y después en 1523, a armar escuadra que persiguiese, castigase y ahuyentase a tales corsarios. Tal es el origen de la protección militar de las expediciones mercantiles a las Américas, que da a éstas un aspecto tan peculiar, tan típico, y que se hace después usual, más o menos modificado, en las expediciones coloniales de otros países.

La primera flota «Armada *de defensa*» (compuesta de 4 ó 5 navíos) se hizo en 1521.[1] Se repartió su coste sobre «todas las naos, plata, oro y mercaderías que llegasen... de las Indias... así del Rey como de particulares».

A su comienzo, limitado el peligro a las proximidades de Europa, la armada protectora, que se formaba cuando la necesidad lo exigía, era exclusivamente de buques de guerra, que se armaban para ir a las islas Terceras, en busca de las flotillas detenidas, o al encuentro de las que, ignorantes del peligro, volvían de las Indias, o a proteger a las que partían de España. En 1525 «y al punto que estaban en San Lucar, para partir para las Indias, otros veinte i dos Nabios de todas suertes...» se supo de corsarios, y se hizo otra armada de «Haverías» (nombre que se les aplicaba, como después veremos, por sufragarse su costo, por reparto entre los cargadores de la flota mercante), y a este respecto es muy importante fijarse en la frase de Herrera que le sigue : «i aunque el rei lo quisiera escusar, por las quexas que solia haver de cargar Aberías : pero por su gran necesidad no se pudo hacer menos». La contrariedad del Rey, por verse en precisión de resarcirse de los gastos de la protección que se acordaba a la flota traficante, es un dato más, del afán de fomento del tráfico : y sin embargo, en aquella ocasión se cargó tan sólo el uno por ciento. Por un lado, aparece la solicitud del

---

(1) Herrera, l. c. Déc. III, lib. I, cap. XIV.

Emperador, que se duele de aplicar un gravamen, bien sea, como éste, tan reducido. Del otro, el comercio, que se queja de aquel gravamen. La explicación es, según creo, que en aquel tiempo el comercio con las Indias era libre; sus riesgos, grandes; su ejercicio, difícil y costoso : por eso le duele cualquier gravamen por reducido que fuera : tal vez preveía ya el instinto del negociante, lo gravoso que acabaría por resultar.

El mal se hace crónico, y exige medidas definitivas : al año siguiente «i por que siempre continuaban de andar en corso los Franceses, se ordenó... que los Navíos que huviesen de venir a Castilla, viniesen bien proveídos de Armas... i que se juntasen en la Isla Española, i que de allí viniesen todos juntos en conserva... que viniesen en flota... i esta misma orden se dió para los Navíos que de acá fuesen a las Indias». [1]

Importantísima, como se ve, esta orden de 1526 ofrece un doble especto, que conviene considerar : ordena armamento; y ordena las Flotas. Esto es; los navíos mercantes debían ir armados; y no navegar sueltos, sino reunidos en flotas. Este es el primer aspecto que toma la organización definitiva de la navegación a Indias; ahí aparecen, además, los motivos que la reclamaron. Pero, una vez justificadamente introducida una forma de navegar, la veremos férreamente asegurada, e inconmovible; todo se reduce a modificar, a perfilar, a detallar; así como un mal retocador estropea y arruína una obra de arte, veremos a tan sencilla y oportuna disposición, transformarse con retoques y perfiles, en un degenerado y casi inútil organismo, que si cumple su objeto defensivo, más es por el respecto que infunde, que por su efectividad. Desde luego se aprecia que la agrupación *obligatoria* [2] de los buques, y hasta el armamento, favorece y afirma al monopolio sevillano, y contribuye a anular el efecto favorable que pudiera haberse derivado de la concesión de despacho a otros puertos, que he discutido en el párrafo precedente.

(1) Herrera. Déc. III, lib. X, pág. 294. Se añaden, allí mismo, varias razones.

(2) Véase el tít. XXX, lib. IX de la *Recopilación de Leyes de Indias*. La ley I, que ordena las dos Flotas anuales, es de 16 Julio de 1561. Seguidamente la citaré en el texto.

Por mucho tiempo, continúa el tráfico en la forma así establecida, constituyéndose las Flotas según la conveniencia de los comerciantes, a cuyo arbitrio queda fijar la época de la partida, y también la de regreso, así como el número de naves, limitándose tan sólo en 1554 la condición para dejarlas salir, a «que todas las vezes que huviesse ocho ú diez Navíos cargados, y artillados conforme á lo ordenado, se les diesse licencia para ir á las Indias», rebajándose más adelante a seis el número mínimo de buques que se precisaban para autorizar su partida.

Para atender a la instalación, bastimentos y servicio del armamento, se exigía reducir en 100 toneladas la carga útil de cada buque, que completaba su preparación guerrera, llevando 30 soldados, además de su tripulación.

En 1581 se ordena que «Capitana y Almiranta de Flotas, conviene que lleve cada una 100 Marineros, y los Grumetes salgan del número de los soldados ..... y 100 mosquetes...» (1)

En la cédula de 16 de Julio de 1561, acaba por reglamentarse todo lo relativo a las flotas, ordenándose en ella : «Que no saliesse de Cadiz, ni Sanlucar Nao alguna, sino en Flota, pena de perdimiento della, y quanto llevasse»; «que en *cada un año* se hagan y formen en el Rio de la ciudad de Sevilla, y Puertos de Cadiz, y Sanlucar de Barrameda, *dos* Flotas y una Armada Real», «con Naos para Tierrafirme, y para Nueva España, la una por Enero y la otra por Agosto, con Capitan, y Almirante, y que sobre la Dominica se apartassen las que fuessen para Nueva España, yendo el General con la de una Provincia, y el Almirante con la de la otra; que la costa de *menos carga* que avían de llevar Capitana y Almiranta se pagasse de Haberías, y que todas las Naos de las Flotas, y las que saliessen de las Islas de Canarias, bolviessen á Sanlucar, y no á otro puerto, pena de mil ducados; los Navios de Cadiz saliessen quando los de Sanlucar, y el que no tuviesse hecho el registro para aquél tiempo, se quedasse

---

(1) Ley IV, tít. XXX, lib. XI, *Recopilación de Indias.* El armamento de los buques venía ya precisado con todo detalle en las Ordenanzas de la *Casa*; son interesantísimas las de 1552, que expresan cañones, armas, tripulación, etc., para cada tamaño o porte de las naves.

para otra Flota.» [1] Disposición importante, por sus consecuencias, para el tráfico con América y base del sistema continuado hasta entrado el siglo XVIII.

Desaparecen las escuadras que hemos visto acompañaban a las Flotas parte del camino; en cambio, se arman en guerra varias naos de las del convoy, y, formando parte de la flota, siguen con ella hasta su punto de destino. Es que los extranjeros iban perdiendo el miedo al paso del Atlántico. Las *naos* capitanas y almirantas, eran naos mercantes armadas en guerra (no iban todavía naves propiamente de guerra), y como para ello tenían que sacrificar parte de la carga que hubiesen podido llevar, se les compensa pagándoles la diferencia de fletamento, a cargo del reparto hecho entre todas las naves de la flota para los gastos de convoyamiento : diferencia que se sumaba al gasto de la gente de guerra que llevaban, y al de la preparación y armamento de los buques. Esta militarización de buques mercantes, es interesante para apreciar la potencia naval de aquellas épocas, y patentiza la trabazón, más directa que hoy día, existente entre la riqueza comercial y el poderío naval de la nación. Es una de las características de nuestro famoso y típico *Galeón*.

Y puesto a reglamentar, también se marcó la ruta : «Saliendo de Sanlúcar, se va en demanda de las Canarias... y de allí», «llevará su derrota a la Isla Dominica, a la Deseada, o Guadalupe, donde le pareciere mas apropósito para su viage... : y el General que fuere a Nueva España seguirá su viage a la Isla de Santo Domingo, y en la parte que le pareciere... dará licencia a las Naos que fueren a Puerto Rico, para que vayan a salir por el Pasage, y él irá a reconocer la Saona, asegurando de Corsarios a las Naos que fueren a Santo Domingo, y las acompañará hasta dexarlas sobre su puerto o el de Ocoa, si no le pudieren tomar, y pasará adelante... y si de fuerza le haya de tomar, no se detendrá en él más de veinticuatro horas... Pasado de Ocoa, proseguirá el viage al Cabo de Tiburón, y pasado de él, en la parte que le pareciere dará licencia a los Navíos que fueren a Jamayca, y a los que fueren a Santiago de Cuba... y él... [irá] a

(1) Veitia : l. c. y *Legislación de Indias*, lib. IX, tít. XXX, Ley I.

reconocer la Isla de Pinos, y allí dará, o en el Cabo de San Antón licencia a los Navíos que fueren a Honduras, y a los que fueren a Yucatan, y en pasando el Cabo, a los que fueren a la Habana : y con los que le quedaren para la Nueva España, seguirá su viage al Puerto de San Juan de Ulhus...» [1]

«El General que fuere á Tierrafirme dé licencia desde la Dominica á los Navíos que fueren al Río de la Hacha, Venezuela y Cabo de la Vela, y a la Margarita, y siga su derrota para Cartagena, y llegando al Puerto de Santa Marta, dé licencia á los Navíos que por allí fueren» : «en llegando á Cartagena» escribirá al General, al Presidente y Audiencia del Nuevo Reino para que preparen el Tesoro y carga para apresurar el regreso. En Cartagena la detención será corta, y «luego que se hiciere la descarga... sin perder hora... el General saldrá con todas las Naos juntas... y hará su viaje á Portobelo», donde rinde su viaje de ida.[2]

Hasta las Antillas, «las Flotas suelen tardar de 25 á 30 días, porque Naos cargadas, y en conserva es lo regular andar de 30 á 25 leguas cada día...»[3]

Para el regreso : «embarcada la plata en Portobelo, vuelva la Armada á Cartagena, y pase á la Habana, y si allare allí la Flota [de Méjico], la trayga». «La Flota de Nueva España salga de San Juan de Ulhua por Febrero, y las Naos de Honduras, vayan á la Habana». [4] Reunidas así en la Habana, todas las Naves que debían volver a España, emprendían la vuelta, si la época era favorable para la Navegación; en otro caso, estaba ordenado que «no pudiendo estar en España para 10 de Octubre á más tardar, invernasen en la Habana...»; pero nos dice Veitia, que esta disposición fué abandonándose, pues «no se tiene tanto horror ya al motivo que obligó mandarlo así, que eran los peligros que consideravan al desembocar la Canal de Vahama, passar de la Bermuda, y venir sobre las costas de España en

---

(1) Ley XIV, tít. XXXVI, lib. IX, *Leyes de Indias.*

(2) Leyes XIV, XIX, XXII, XXIV y XXVI, tit. XXXVI, lib. IX. *Recop. de Indias.*

(3) Veitia, t. II, p. 158.

(4) Leyes XXVIII y XXIX de 1628 y 1564, t. XXXVI, l. IX, *Recop. de Indias.*

invierno».[1] Para la vuelta los vientos eran más favorables «y assi desde la Habana... en desembocando la Canal de Vahama se viene por el Golfo que llaman del Norte, ó del Sagarzo, en demanda de las Islas de las Azores... por dos derrotas, una para verano más metida en altura, otra para invierno, aunque de menos distancia mas prolixa...»[2] Al Rio de la Plata «se suele tardar mas de cien dias»; «de Panamá al Puerto del Callao (según Céspedes) se suele tardar dos meses á la ida, y a la buelta se haze en menos de uno...» Las navegaciones, por tanto, no eran muy largas; lo que retardaba a las flotas, y absorbia la mayor parte del tiempo, eran el armamento, la carena, la preparación, la carga y la descarga. Era típica *la flema* con que se corria con la carga, en Sevilla y en Cádiz, «assi por los que han de darla, como por la de los dueños, y Maestres de los Navios...», tanto, que tuvo que intervenir y dar informe sobre ella el Tribunal.

El estado de armamento de la Flota se comprobaba minuciosamente por el Visitador y Juez de la Contratación; quienes, aparte de las inspecciones ordenadas durante la preparación y carga, bajaban a este efecto a Sanlúcar, a la salida de la misma. Por cédula de 9 de Enero de 1565, se había dispuesto que fuese una nao de guerra acompañando a la flota, acostumbrando a escogerse de unas 300 toneladas de porte, estando reglamentado que llevase 8 cañones de bronce y 4 de «fierro»; pero esta disposición parece que no subsistió, pues desde 1567 funcionaba esclusivamente la organización que antes he relatado, con la Armada de Guardia formada de dos naves, la Capitana y la Almiranta, con la sola variante de que en 20 de Enero de 1582 se dispuso separar desde España las dos Flotas : la de Nueva España debía de salir por todo Mayo, y la de Tierrafirme en los primeros días de Agosto, por tenerse esas como las épocas más favorables, tanto para una buena navegación, como para que

(1) Páginas 15 y 16. Repite el concepto en otro lugar : «apenas ya se distingan tiempos, y ayan la codicia, y la costumbre, levantado el entredicho, que á los meses de invierno tenían puesto las leyes del Reyno, que era desde los 11 de Noviembre hasta 20 de Marҫo.» Tom. II, pág. 156. Tiene buen interés, esta observación.

(2) Veitia, tom. II, pág. 159.

los comerciantes vendiesen en las Indias sus cargamentos en condiciones beneficiosas, así como para que se reuniesen los caudales y frutos que se traían al retornar a la Península: Perdido el miedo a los temporales, las épocas dejaron de observarse con rigor; y además, claro es que, a pesar de todas las disposiciones y reglamentos imaginables, las Flotas salían cuando podían, sufriendo retrasos, unas veces por vientos contrarios, temporales, o estado de la barra de Sanlúcar, otras (y es motivo muy digno de tenerse en cuenta) porque habiendo llovido mucho «no podían traginarse en carretas los frutos»;(1) otras veces, como ya vimos, porque no habían llegado las mercancías extranjeras; otras por no haber marinería, ni artillería; y por fin, otras por no haber tiempo de carenar y preparar los Galeones que, regresados de América, tenían que volver a emprender viaje, por falta de otros disponibles, cosa frecuente en los tiempos decadentes de la época final. Todavía en 1610, se insiste sin embargo oficialmente, en que salgan las flotas precisamente a fin de Marzo la de Nueva España, y por Agosto o Septiembre la de Tierrafirme; continuaron después variándose las épocas. En 1680, regía que los Galeones (para el Perú) saliesen del 15 al 30 de Marzo, y que la Flota (para Méjico), estuviese aprestada, en Sanlúcar, a 1.° de Abril de cada año.

Desde que se reglamentó el viaje de esta suerte, acompañaban a las flotas mercantes, la «Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias (que vulgarmente llaman Galeones...)(2) [y la] Armada de Flota de Nueva España, que son la Capitana, y Almiranta,(3) que *guarnecidas* sirven de escolta á las Naos merchantas...» y solía haber también Armada de Honduras,(4) y Armada de Barlovento. Esta última era la única, que propiamente puede decirse era de guerra : las otras, ya he dicho que eran naves mercantes armadas en guerra.

---

(1) Como se ve, los caminos no estaban mucho mejor que ahora.

(2) Destinada a Portobelo, punto de trasbordo para el Perú.

(3) El que fuesen dos buques los de la «Armada de Guardia» parece ser se observaba desde 1567.

(4) Veitia, tomo II, pág. 66.

El número de bajeles que, además de la Capitana y Almiranta, se armaban *más o menos*, y formaban parte de la Armada de Guardia, varía según las épocas, de paz o de guerra, presencia de corsarios, recrudecimiento de la piratería, etc. En 1568 fueron 20 los que vinieron de América bajo el mando de Menéndez de Avilés, y «se refiere que eran Galeones agalerados, y con remos, conque su porte sería sin duda de 200 toneladas poco más o menos; y deste se usan todavía [reinado de Carlos II] algunas Fragatas que pueden ayudarse con los remos, *aviéndose de aquí seguido el llamarse Galeón*... aunque son Navíos más fuertes, y menos ligeros [que las galeras], pero que sufren los golpes del agua, por ser de alto bordo. Después, como fué creciendo el porte, y la costa, fué preciso minorar el número, con que en los asientos de habería estava capitulado, que se avían de aprestar cada año 12 Naos de guerra y 5 Pataches, en esta manera; para la Armada de Galeones, 8 Naos de a 600 toneladas, y 3 Pataches; uno de 100 para la Margarita, y dos de a ochenta para que siguiessen la Armada. Para cada Flota de Nueva España, 2 Naos de a 600 toneladas, y 2 Pataches de a 80, y para Capitana y Almiranta de Honduras (1) dos naos de a quinientas toneladas; y que si algún año no fuesse Flota, se despachassen tres Galeones, y un Patache a la Nueva España, por el tesoro de su Magestad, y de particulares».(2)

Pero tiempos de guerra obligaban a veces a aumentar de nuevo el número de buques armados, como en 1630, en que se elevó hasta a 20; en 1634, en que fueron 16, incluso la Capitana y Almiranta; y en cambio, siempre que se podía, se reducía el armamento; como, por ejemplo, en 1653, en que se prepararon tan sólo 4 Galeones y 2 Pataches; lo que, sabido por los ingleses, motivó el que éstos enviasen a América una armada, de la que se salvó la Flota milagrosamente, teniendo que detenerse en Veracruz sin poder regresar, y ocasionando la invernada

(1) Para Honduras, no iban más que estos dos navíos armados : no iban buques mercantes.

(2) Veitia, t. II, p. 73. Además, estaba dispuesto, que el año en que no hubiese flotas, saliesen por lo menos dos Galeones con azogue para las minas.

gastos mucho mayores que si se hubiese armado mayor número de buques. Con este escarmiento se evitó en lo sucesivo, reducir el armamento.

Ya he repetido que se escogían naves mercantes para la armada. En 17 de Noviembre de 1646 se mandó que «se reconociessen las Naos de particulares que huviesse en los puertos de Cádiz, Sanlucar, y Rio de Sevilla, suficientes para Capitana y Almiranta de Flota de Nueva España... *sin excluir* el punto de que *ellos* (los dueños) *fuessen por capitanes.* Curiosa disposición: claro indicio de la escasez de naves, de la forma de convertir en guerreras las naos mercantes, y de la degeneración de la organización. Es verdad que ya para entonces, estaban en auge en el extranjero las Compañías Coloniales, que empleaban análogos procedimientos en sus expediciones, extrañas mezclas entre comercio y guerra; y no se olvide, monopolios particulares.

Cada Flota llevaba Capitán General y Almirante,[1] títulos ya tradicionales en la carrera de Indias, desde el 1.°, Antonio de Torres, que en 13 de Febrero de 1502, se hizo a la vela «con 31 Navíos de Armada y Flota, en que se embarcaron 2500 personas», según cuenta Herrera. Los Generales, y todos los altos cargos de la flota, tenían que prestar fianzas, que subían á 8000 ducados para el General. Es curioso el orden en que navegaban: el General en la nave Capitana, «lleva la avanguardia, descubriendo el viage, y haciendo farol, y no consintiendo que ninguna Nao le pase adelante...; y todas las Naos de merchante vayan en órden de Batalla...; y la Almiranta lleve la retaguardia, recogiendo las Naos, de forma, que ninguna se quede atrás; y la Capitana, y Almiranta las lleven enmedio, procurando siempre que las de Armada tomen y conserven el Barlovento para poder arribar sobre cualquiera de las demás, que tengan necesidad»;[2] y lo que es más curioso, todos los días deben contar las Naos y «si hallaren algún Navío *de más* le reconozcan, y si fuere de corsarios le procuren rendir, y castigar, conforme lo

---

(1) Tít. XV, lib. IX, (Ley de 1575). *Sumario de Leyes de Indias.*

(2) Cap. XXI de la *Instrucción de Generales.* Después, ley V, tít. XXXVI, l. V, *Recopilación de Indias.*

merece su atrevimiento».[1] ¡Lo más notable, es que el caso había ocurrido varias veces! Véase la relación de uno de ellos:[2] «La flota que llegó a Sevilla por Agosto p.º p.º, yendo en demanda de la Isla de Cuba, favoreció á un navío español pequeño que se arrimó á la popa de la Almiranta huyendo de un corsario francés, el cual se desvergonzó hasta hacer su viage también junto á la popa de la Almiranta; y por la parte que esta viraba, viraba el francés, siempre á quitarle el navío pequeño. La Almiranta, por venir bien cargada, traía los tiros bajo cubierta», los soldados no sabían manejar los arcabuces, y continuó la burla, hasta que por la noche subieron a cubierta dos cañones, y al día siguiente ahuyentaron al francés. De mayor trascendencia es lo ocurrido en la desgraciada Armada de Benavides, que con todo el tesoro que traía, cayó en poder de los holandeses en la Bahía de Matanzas, en 1628: se mezcló y navegó con ella todo un día, sin obstáculo alguno, una urca de la armada holandesa, que dió a su escuadra los avisos para atacar a la flota: Benavides, el General español que la mandaba, llamado inmediatamente a España, dió en su descargo la curiosa explicación, de que era *un axioma* el que los Galeones sólo eran para transportar la plata, y que no hacían caso de navíos enemigos, si no les atacaban.[3]

Con todo cuidado se procuraba que ninguna nave se desmandase de la Flota, encargándolo con insistencia a los generales; y esto no por las razones de seguridad que habían obligado a establecer la navegación en conserva, sino por motivos de puro egoísmo comercial, sobre todo desde la constitución de las Ferias en Puertobelo, a la llegada de los Galeones, que completan el formulismo que va imperando en todo el sistema. «Uno de los daños mayores que ha padecido el comercio de las Indias

(1) Veitia, t. II, p. VIII. — Ley XL, tít. XV, lib. IX, de Indias.

(2) Cappa : *Memorial del caballero Maimó*; t. XII, p. 304.

(3) El general fué condenado a muerte y ejecutado en Sevilla en 1634. No era sólo a los españoles a quienes esto ocurría. La armada mixta inglesa y holandesa que en 1667 fué a socorrer a Cartagena, tuvo mezclado con ella (y eran sólo naves de guerra) el «Vermandois», uno de los navíos enemigos franceses, que había quedado rezagado de su escuadra.

ha consistido en las *arribadas maliciosas*», dice Veitia; y era regla fundamental, hubiese o no peligro de corsarios, «que no vaya á las Indias, ni venga dellas Navío suelto, si no fuere con expresa licencia». [1] Al que se desmandaba, le consideraban por perdido, y se le confiscaba su cargamento : y para prevenirlo, hasta se llega a encargar a los generales de Flota, si fuere preciso «el meterles Soldados que los obligassen á seguir la Capitana a los navíos de registro que pretendiesen derrotar hacia Portugal, que no vacilen en hacerlo». [2] Véase, así, como había ido cambiando la finalidad de la organización. Se aceptó, se conservó y refinó la forma, pero la idea primitiva se ha olvidado, la amplitud de miras ha desaparecido.

Incumben responsabilidades a estos Generales, y se dieron casos de hacerlas efectivas. Ya hemos visto el del infortunado Benavides. En especial : «tengan particular cuidado de la defensa y socorro de todos los Navíos de su conserva, y si alguno quedare peleando con enemigos le buelvan a socorrer...» les manda la Ley; y «si por no cumplir con sus obligaciones en socorrer á los Navíos de su Flota, se perdiesse alguno, ó lo llevasse el enemigo, incurran *en pena de muerte*, y perdimiento de bienes, salvo si se determinasse [en Consejo de Guerra] convenir más el no socorrerle». [3]

Solamente por contrabandear tres barras de plata, estuvo preso por el Tribunal de las Atarazanas, el General de Galeones Pedro Menéndez de Avilés, en 1563 : y en 1583 se impuso una multa de 2 $^{1}/_{2}$ cuentos de maravedis al General Velasco. Sin embargo, tenían permiso de traer ciertas sumas sin pagar derechos. A cambio de estas responsabilidades, y a pesar de las penas, se aprovechaban lo que podían; y era corriente, como en el curioso caso que he citado, llevar sobrecargadas las naves del convoy, aún inutilizándolas para la defensa.

De nada valía poner guardas en los navíos (de guerra), ni el amenazarles con que caerían «en la indignación Real y en el

---

(1) Veitia, tomo II, página 215.

(2) Ley XV, tít. XXXVII, lib. XII. *Rec. de Indias.*

(3) Leyes CLXXVI, CLXXXIII, tít. XIV., lib. III; *Sumario de Indias.*

caso de menos valer». Así es que, aunque se habia ordenado, en 1598, «que no se carguen mercaderías en las Nao de Armada», (1) en 1613 se transigió con el mal, y se mandó «que saliessen 5 Galeones de á 600 toneladas, *con 200 de permission* de registro cada uno, para Tierrafirme en conserva de la Flota; dos de la misma forma para Nueva España; y dos á Honduras, con que estos llevassen cada 350 toneladas de registro» «y fué la *potissima razón*—agrega Veitia—el dezirse que *aunque no se les permitiesse* registro, *ivan cargados.*» (2) La misma *Recopilación de Leyes de Indias* mantiene una Ley de 1572 refente a «Que quando se diere permission [¡luego se daba!] para cargar en Nao de Armada, los Maestres hagan registro como los de merchante.» (3)

De todos modos, en este particular, la regla variaba, por depender de las condiciones en que se fletaban o alquilaban los buques destinados a la Armada; y por las ventajas grandes que se concedían a los dueños de Galeones *embargados* (fletados); es cuestión muy discutida, pues si malo era que desobedeciesen a la prohibición de cargar, en cambio, cuando se les toleraba llevar alguna carga, «con el pretexto de permissión cargarían hasta las entrecubiertas»; y «era contra la reputación y crédito de las fuerças de la Armada, el saberse que llevava registro de mercaderías y frutos», (4) dice la Casa en 1636.

Por estos inconvenientes, se llegó en 1638 a pensar en las *Galiflotas*, o sea en la «permissión de carga con registro en los Galeones, *sin ir Naos marchantas*»; esto es, en invertir los términos de las primitivas Flotas : éstas eran buques mercantes armados, y ahora se proyectaban buques de guerra cargados. Simple cambio de collares. No arraigó la idea.

Las modificaciones que hemos ido repasando en la organización de la flota, corren parejas con las relativas al reclutamiento

---

(1) Ley I, t. XXXIV, l. IX. *Recop. de Indias* : por cierto con la curiosísima salvedad de que «lo susodicho no se entienda en mercaderías de tal calidad y peso, que puedan servir de lastre en las tales Naos, porque estas, permitimos llevar en el fondo de los Navíos».

(2) Veitia, tomo II, página 75.

(3) Ley XI, tít. XXXIII, lib. IX.

(4) Veitia, tomo II, página 75.

de la gente de guerra que debia equiparla. Hallábase encomendada esta tarea a los Cabos de Armada, puestos que con el tiempo se otorgaban a cambio del «beneficio de prestar algunas cantidades», o, dicho más claramente: se vendían; aunque (desde 1608) estaba platónicamente recomendado «el mirar más a la idoneidad de las personas que al aumento de los préstamos». Vendidos los empleos encargados de la recluta, ¿qué podia pretenderse? Hubo tiempo en que estaba mandado que si faltaban soldados en la flota «se recluten de pasageros, con calidad que no se les diesse sueldo, sino solamente la ración...», [1] disposición que abrió puerta a tales excesos, que en 1666 hubo de ordenarse que «no se reciban ningunos passageros por soldados, pena de mil ducados de oro», para evitar, en primer término, que se embarcasen quienes no podían o no querían sacar licencia para su paso a América, y, en segundo lugar, para que no eludiesen así el pago del pasaje y de los derechos de Avería. La última nota no evitó, sin embargo, la continuación del mismo estado de cosas, y es frecuente se repita el hecho de que los soldados no sepan manejar los arcabuces, ni los artilleros dirigir las piezas. [2]

He hablado de dificultades en la recluta de la gente armada para las flotas, y sin embargo, en 1665, encontramos una orden de que los Generales y Oficiales «no puedan aumentar el número de las quinientas y dos plazas de gente de mar y guerra, que componen la tripulación de Capitana, Almiranta, y Patache». Fácil es colegir lo que la motivó, enlazándola con lo que acaba de decirse.

Desde principios del siglo XVII, la gente de guerra se sacaba ordinariamente del Castillo de Cádiz, con objeto de que estuviese ya adiestrada y práctica en el servicio. En 1638, al ordenar el Duque de Medina Sidonia, por mandato de S. M., el embarque en las Flotas de las dos compañías más antiguas, contesta el Gobernador de Cádiz: «que en las compañías del presidio *no avia un solo hombre*, y que las vanderas estaban envueltas en las

---

(1) Ley XLIV, tít. XXI, lib. III. *Sumario de Indias.*

(2) Cappa: l. c., tom. XII describe varios casos. Ya hemos visto nosotros uno.

hastas, en casas de sus Alféreces».[1] En América pasaba lo mismo, con el acrecentamiento que permitían la gran distancia de la Metrópoli y la dificultad de comunicaciones, que entorpecía la inspección. Ya daré algún testimonio de ello. ¿Cómo vamos a extrañar, después de estas noticias, que los ingleses entren en la Bahía de Cádiz, y que los filibusteros se apoderen de los castillos y fortalezas de plazas americanas, en las que, con frecuencia, consta que ni pólvora había? Acabaré este punto del personal, con dos observaciones. Dado el carácter que veremos tenía la legislación de Indias, que excluye terminantemente a los extranjeros, es lógico encontrar especificado que no se admitan «para soldados, ni marineros, grumetes, ni pages en la carrera, los que no fueren naturales destos Reynos»; a pesar de lo cual, se echaba mano de lo que se podía. Más importante, por afectar a las tendencias generales y al espíritu de la población española, es ver que precisamente se exprese y haga hincapié, en que «el servir en el mar, no perjudica á los hijosdalgo, ni á sus sucesores, antes les sea qualidad de mas honra y estimación».[2]

Muchas otras curiosísimas particularidades ofrece la reglamentación. Leemos,[3] por ejemplo : que el General de la Armada, «puede sacar cuerpo de guardia a tierra en los Puertos de Indias donde saltare» con tal de que no exceda de 25 soldados con el Cabo, y que no se aparte de la casa donde residiere, y que «*allí* y no en otra parte, *pueda aver juego*», que debía ser con moderación.

Y vamos ahora a ver los efectos de todo este cúmulo de disposiciones acertadas, de corruptelas y de abusos. ¿Qué resultado dió toda la minuciosa y detalladísima organización del convoyamiento de las flotas? Naves cargadas, con sus cañones bajo el agua, con gente inepta, parecen abocadas a una larga serie de tremendos desastres. Y, sin embargo, no es así. Una providencia especial velaba sobre ellas, y, aunque rara vez se sal-

(1) Veitia, tomo II, página 50.
(2) Veitia, tomo II, página 123.
(3) Ley LXXVI, tít. XIV, lib. III. *Sumario de Indias.*

vaban de angustias indecibles, y a pesar de que con suma frecuencia escapaban por puro milagro de los peligros que las amenazaban, siempre llegan a tierra española, y pueden descargar sus preciosas e indispensables mercancías, lo que ha hecho se las compare con el alma de Job, en tribulación constante, pero nunca caida. Pondré un ejemplo: El Conde de Villaumbrosa, Presidente de la Casa de Contratación, encarga un solemne Te Deum al Prior del Convento de San Agustín de Sevilla el «24 de Octubre de este año de 1655 en hazimiento de gracias por auer su diuina Magestad librado los Galeones de la plata de Tierrafirme, del cargo del Señor Marqués de Montealegre; y las Naos de los Açogues, con el Tesoro de Nueva España, de auer encontrado con la Armada de Inglaterra del cargo de Guillermo Pen, en las Costas de las Indias». Fué tan solemne que se imprimió su descripción.[1] Tal era la fe en la intangibilidad de la flota, que al referirse Veitia[2] a la presa de un galeón de plata, que hicieron los ingleses frente al mismo Cádiz en 1656, exclamaba asombrado: «fortuna que hasta entonces no avían podido imaginar ellos, desgracia antes no conocida por los nuestros!», y que además interrumpía «la incontrastable opinión de no ser capaz de apresado un Galeón de Plata». Claro está que olvida aquí Veitia, lo que todos los españoles habían borrado de su historia y de su memoria; la célebre y vergonzosa entrega (que antes he citado) de la flota de Benavides a los holandeses en el año 1628, que dió a las Provincias Unidas medios de continuar con energía la lucha contra España. En cambio, recuerda las raras ocasiones en que se vió obligada y luchó con los enemigos: en 1638, por ejemplo, en que por dos veces rechazó a los holandeses, o en 1640, en que, aquí, a su salida, combatió la flota con la Armada francesa, también con ventaja. Lo general, fué, que, o arribando a algún puerto defendido, o retrasando y hasta suspendiendo la salida, o dirigiéndose al Ferrol, Coruña u otros puertos, es, a saber, cambiando la ruta tradicional se esquivara y evitase al

(1) Biblioteca Nacional. Manuscrito 2384.

(2) Veitia, tomo II, página 68.

enemigo; como ocurrió a los galeones que venían en 1657, que tuvieron que arribar a Santa Cruz de Tenerife, alijar allí la plata, y acabar quemándolos para que no cayeran en poder de la escuadra inglesa, vista la imposibilidad de continuar la defensa contra ella. En 1616 arribaron a Lisboa; en 1657, a Santander. Los de 1661, a la Coruña, etc., etc.

Dejando este particular, diré ahora dos palabras sobre las disposiciones referentes al tamaño de las embarcaciones con que se constituían las Flotas. Nos dice Herrera que, en 1523, [1] estaba mandado que no pudiesen ir a las Indias navíos de menor porte que de 80 toneladas; y estaba ya reglamentada la forma de cargarlos, artillarlos, equiparlos, etc., así como también para los de 100 toneladas. Se aumenta pronto la capacidad, y por cédula de 13 de Febrero de 1552, se dispone que el porte de las Naos destinadas a Navegar para las Indias, fuese «de cien toneles machos arriba», con numerosas y detalladas ordenanzas respecto a su carga, a la artillería, tripulación, etc., que en esa época abarcan también a buques hasta de 270 toneladas de porte. Esta tendencia a acrecentar la capacidad de los buques, continúa, ya que «la experiencia mostrasse que era menester que fuessen de mayor porte», promulgándose en 19 de Marzo de 1609 «que no se admitiessen para Flotas, Naos que baxassen de dozientas toneladas», a pesar de lo cual continúan tolerándose desde ciento. En el intermedio entre las dos últimas disposiciones citadas, se había fijado el porte mínimo de 300 toneladas. Como se ve, oscila la opinión en este interesante particular, pues bien sabido es, que los Reyes Católicos tuvieron en mira fomentar la fabricación de grandes naves, de mil y más toneladas. En cambio, en 1557 se ordenó «que no se admitiessen las Naos que excediessen de 400 toneladas», lo que se anula en 1618 al establecerse que «se admitiessen los Navíos que no excediessen de 18 codos de manga y ocho y medio de puntal» (que correspondían a 640 toneladas), para en 1628 fijar un límite superior, tasándolo en 550 toneladas; disposición dictada por el impedimento que al empleo de buques de mayor porte

(1) Déc. III, lib. III, cap. XII.

ponía el paso de las barras de Sanlúcar y de San Juan de Ulhua (Veracruz), pero sobre todo el de la primera; aunque bien se conocía la superioridad, en la defensa y en el ataque, de las naves de mayor tamaño y potencia. En otro lugar volveré a hablar de esto. Hay que advertir, para la clasificación de portes, que el arqueo del buque que iba armado de guerra, era superior en 20 por % al de la misma embarcación, utilizada como mercante; regla que desde 1613 tomo carácter oficial, y se conserva hasta la introducción de navíos exclusivamente de guerra, en el siglo XVIII.

Además de la Flota y Armada, hacían la travesía del Atlántico, buques pequeños, con el nombre de «Avisos», que se despachaban con la noticia de la llegada de las flotas, y con la correspondencia, antes del mes del arribo de estas, así como siempre que urgía comunicar algún despacho. Eran buques ligeros, y con frecuencia «barcos luengos», como entonces les llamaban, iba con la armada, además de los Pataches, alguno de ellos. Al principio tenían «25 pipas» de capacidad, pero vistos los peligros a que se exponían buques tan reducidos, se aumentó a 50 y 60 toneladas. No llevaban carga, y su armamento era ligero : en ellos, todo se sacrificaba a la velocidad, que era su principal defensa. Generalmente sus gastos se pagaban por cuenta de la Real Hacienda, pero en la época de Carlos II, por falta de medios, corrían a cargo de la Avería. Su ruta era distinta de la de las flotas : iban por la llamada Canal Vieja, por ser camino menos infestado de corsarios.

Tanto los navíos de guerra (y carga) para la Armada de Guardia, como los de carga para la Flota, se escogían entre los que a este efecto se presentaban, al anuncio de prepararse una expedición, dentro de las condiciones de porte establecidas. En las épocas florecientes, dice Veitia que acudían totales de 30,000 toneladas, existiendo reglas de preferencia, que trataré en otra parte, entre los que reuniesen análogas condiciones. Escasean más adelante, por la disminución de armadores, sin duda paralela a la decadencia general del país, que se acentúa al mismo tiempo que la marítima, después de la dispersión de «la Invencible»; y se llegaron a admitir naves de fábrica y hasta de pro-

piedad extranjera, siempre que estuviese ligeramente salvado el expediente de que apareciera como de pertenencia española. A esta elección y fletamento de navíos, se llamaba el «embargo», y la precedía una visita detenida de su estado y condiciones técnicas, además de las de cesión, fletamento o alquiler. Una vez elegidos, se reformaban, carenaban, y preparaban todos ellos, conforme a su destino, a tiempo de que estuviese a punto para la fecha de salida de la Flota, haciéndose todos estos importantes reparos en los astilleros de Horcada y Borrego,[1] de la Ría de Sevilla, y también algunas veces en Sanlúcar o en Cádiz. Allí se transformaban los navíos mercantes en buques de guerra, haciéndoles las modificaciones consiguientes, casi siempre por cuenta y a cargo de los mismos dueños del galeón, pues como dice Veitia : el dueño que ceda o arriende un galeón «hará las planchadas y abrirá las portas, que fueren menester para la artillería»,[2] pagándoseles, en su tiempo (fines del siglo XVII), 4,000 ducados, para buques de 400 toneladas; ya que estaba mandado : «que los gastos que se hizieren para hazer de Armada las Naos que se embargaren, no se carguen á los dueños...»[3] De todos modos, el flete debía ser muy alto,[4] como lo prueba también el deseo de los armadores de acudir con sus naves a los «embargos»; y además, por incluir un seguro de la nave, ya que entre las condiciones de fletamento figuraba la de que si el galeón se perdía, (caso nada raro) dos tercios de su valor serían a cuenta de la Avería, y de S. M., si bien el otro tercio corría a cargo del dueño del Galeón, y del Cabo del mismo. En cambio, era usal que el armador capitanease su nave, con grandes ventajas, que en este caso se le concedían.[5] El fletamento de los navíos de convoy, se satisfacía por el de-

(1) Ley IV, tít. XXX, lib. IX. *Recop. de Indias.*

(2) Tomo II, página 85.

(3) Veitia, tomo II, página 81.

(4) Las Ordenanzas de construcción de naves, de 1613 y las siguientes, en su párrafo 106, fijan el flete por el Estado «a razón de nueve Reales por tonelada cada mes», pero cuando se destinaban «a la carrera de las Indias, quede a arbitrio de los dhos. Presidente y Juezes... para que conforme al tiempo señalen el prezio de cada tonelada».

(5) Véase Veitia, libro II, capítulo V.

recho de Avería. La artillería y demás bastimentos, para el apresto, que no los tuviese ya el buque escogido, solían administrarse por los almacenes reales... cuando los había en ellos; o se compraban a particulares; pero obsérvese que uno de los motivos de preferencia en la elección de buques, era el que tuviera cañones de bronce.[1] Los arcabuces y mosquetes debían adquirirse de los «fabricados en Vizcaya» por ser los «mejores de todos».[2] La artillería se compró en 1627 a razón de «32 ducados de plata cada quintal», y otra vez, a 36 ducados.[3]

---

(1) Id., página 106.

(2) Esta observación es tanto más de apreciar, cuanto que los arcabuceros de Madrid pretendían ser los mejores del mundo. Véase : Isidro Soler, *Compendio histórico de los arcabuceros de Madrid*, 1795.

(3) Veitia, tomo II, página 234.

II. = DERECHOS DE HABERÍA



ODO el considerable gasto que suponía esta preparación, y armamento, y el tripular con gente de guerra los buques de convoy, se cubrían por un impuesto, o mejor dicho, repartimiento especial, que se conoce con el nombre de Habería, y que por estar íntimamente ligado con la organización de la Armada de Guardia, trataré a continuación de esta, separándola del capítulo en que, más adelante, me ocupo de los impuestos.

Habería o Avería, era la denominación de ciertos derechos que se cobraban sobre mercaderías, sobre los frutos y géneros que se llevaban y traían de América, para así sufragar el coste de las Armadas que protegían y convoyaban las flotas de Indias. Solórzano y otros deducen tal nombre, de la palabra latina «habere», por considerarla, como un impuesto destinado a conservar los bienes, los *haberes* de los comerciantes. Antúnez, dice, que se llamó Habería porque su destino era el dote, dotación o «haber» de la Armada. (1)

Desde sus comienzos, el sistema empleado era un reparto proporcional, entre todos los cargadores, del gasto que el armamento había producido; y como constituye una de las cargas más importantes, tal vez la mayor, del comercio español con América, voy a detenerme un poco en repasar sus principales

(1) Antúnez y Acevedo : *Memorias Históricas* (1797), pág. 177.

vicisitudes. Pero antes, diré dos palabras sobre la apellidada «Habería del Sur».

Desde que aparecieron los primeros corsarios (Drake) en el Pacífico, también allí fué necesario proteger los envíos de metálico de Lima a Panamá, duplicando los buques, y armándolos; y, para ello, se aumentó un repartimiento especial sobre aquel comercio, repartimiento que ya existía antes, aunque muy exiguo (por el poco armamento necesario), y que se intitulaba *Avería del Sur*, para diferenciarla de la principal, de la ocasionada por las Flotas de España, que en aquellas regiones se distinguía por Avería del Norte. La Avería del Sur importó al principio, tan sólo medio por ciento; el Virrey D. Martín Enríquez la aumentó a 1 %, debido al escarmiento sufrido con el apresamiento del Navío *San Juan de Antón*, que tomó Drake, a consecuencia del cual, se tomó el acuerdo de no envíar solo ningún navío; y por fin, la llamada «Unión de las Armas», destinada al armamento de las poblaciones costeras para defenderse de las repetidas incursiones de los piratas, hizo que se elevase a 2 %, en tiempos del Conde de Chinchón. Ocupémonos ahora de «La Habería» en el Atlántico.

Ya hemos citado su origen : en 1521 se formó la primera Armada de defensa, compuesta, según Herrera,[1] de cuatro o cinco navíos, y se ordenó que su coste se sacase «de todas las Naos, Plata, Oro, i Mercaderías, que llegasen a los Puertos del Andalucía, i Reinos de Granada, i Murcia, de las Indias, i Islas de Canaria, así del Rey como de particulares; i que a los concejos i puertos, que podían recibir algún daño de los corsarios se les repartiera lo que les tocase;» cuya última parte cayó en desuso. Aquel año se cobró, como hemos visto al hablar de la creación de las Armadas, a uno por ciento. En 1522, otra orden más extensa, nos dice que : «viendo que se continuava la infestación de los corsarios, codiciosos de las riquezas que venían de Indias», se repitió la formación de Armada de Haberías. En 1525 se encargó «que procurasse que el repartimiento no pasasse de uno por ciento»; pero en 1528, los gastos mayores, obligaban a

---

(1) Década III, libro I, capítulo XIV.

que se pague «de veinte, uno». Así se continúa, repartiendo los gastos, y formando armadas cuando precisaban; hasta que el Rey Felipe II formó, en 3 de Marzo de 1573, Ordenanzas detalladas en 43 capítulos para el cobro de estas Averías, que ya se habían hecho absolutamente indispensables, y que desde 1543 se cobraban y repartían con regularidad, a razón de 2 y 1/2 %, aunque no bajo el nombre de Habería, adoptado oficialmente, por primera vez, en estas Ordenanzas. En 1587 subió el reparto a 4 %; en 1596 correspondió sobre 14 %, debido a la detención de la Armada en Indias y a su refuerzo, por las reñidas guerras que se sostenían con Inglaterra. En este caso, y para no gravar al comercio tan extraordinariamente, decidió el Rey que se cobrase tan sólo 7 %, y se cargase el resto en años sucesivos.

Con tales gastos, quebrantos y sorpresas, «empezó la malicia, y combeniencias a poner en ejecución los barios medios para no registrar [las mercancías y plata que se enviaban], llegando a tal relajación, que desde el año de 1620 se experimentó gran dispendio en la Real Hacienda, y en aquellos pocos caudales, que obedientes a las leies, se sugetaron al registro, que éstos cassi quedaban consumidos, con la contribución». (1)

La intranquilidad de tener que soportar gastos tan considerables, perjudicaba extraordinariamente al comercio, y así en 7 de Diciembre de 1627 se hizo asiento (2) o ajuste con el Consulado, fijar de una vez para cobrar la proporción, y la Habería al tipo invariable de 6 % «de todo lo que se truxesse de las Indias en las Armadas y Flotas, y Navios sueltos», (3) y corriendo los gastos y el armamento a cargo del Estado, a cambio de este

---

(1) Villatoro: *Representación sobre el estado del Comercio en Indias*, fol. 9, Bca. Nal. Ms. N.° 2941.

(2) El primer asiento que se contrató fué en 1598, en que el Consulado se hizo cargo de cobrar este impuesto, aunque se desconocen las condiciones. En 1608 se ajustó otro asiento, que comprendía 5,200 toneladas, en 8 ó 10 galeones y 4 pataches, tripulados por 2,500 personas de mar y guerra, que armaba el Consulado. También los hubo en 1618 y otros hasta 1627. Pero más que contratos, éstos asientos eran una forma de encargar al Consulado de Comercio de la preparación militar de las flotas y de la administración y reparto de la «Habería».

(3) Veitia, tomo I, página 147.

solo impuesto de 6 °/o. Espirado este asiento, se hizo otro; pero habiendo decaido considerablemente el tráfico, y sufrido el importe que se recaudaba por la Habería la consiguiente reducción, resultaba a la Hacienda un perjuicio tan importante con estos asientos a tanto por ciento fijo, que se volvió al sistema de repartos. Consecuencia natural de la escasez de mercancías que lo soportaban, y de las ocultaciones y fraudes en el registro, fué «lo crecido del repartimiento, de que resultava el buscar nuevas formas de fraudes», y desde luego desaparecer por completo el oro entre los géneros registrados, pues como se lee en la Ley referente a este particular : [1] «Habiéndose reparado, que en los registros de la Armada de la Carrera, y Flotas, no se trae registrado *ningún oro en especie, ni moneda*», por ser el oro de más fácil ocultación, se dispuso exceptuarlo, y «que el oro se pague a dos por ciento de Avería». No hubo otro recurso que prometer, en 1644, el Rey D. Felipe IV, «que de allí adelante no se llevaría más que a doze por ciento, de lo que viniesse registrado de las Indias, para los gastos de un viage ordinario de las Armadas, y Flotas, y que si no alcanzasse esta contribución al gasto, se repartiesse la falta sobre la Real Hazienda». [2] En 1655 se revocó esta fineza del Rey.

En 1656 cayeron sobre la Flota toda suerte de desgracias, llegando a España sólo la Capitana y otro Galeón; resultado : la Avería subió a 59 °/o. Fué el año en que los ingleses capturaron el Galeón de plata frente a Cádiz : además de este percance, la Almiranta se perdió «con excesivo tesoro» en el canal de Vahama; la Capitana del mar del Sur varó en el paraje de Chandus. Para no cansar con detalles, añadiré que en 1653 había subido la Avería a 99 °/o; y en 1659 a 31 y ½ °/o, aunque en esta expedición «venía plata de tres años»; pero cargaba casi exclusivamente sobre la plata del Rey; los particulares, apenas registraban nada. ¡Consecuencias naturales!

---

(1) Ley XLIV, título IX, libro IX; *Recopilación de Indias*, de 7 de Enero de 1649.

(2) Ley XLIII, título IX, libro IX (7 de Junio), *Recopilación de Indias*. No es más que reproducción de la Ley V del mismo título, promulgada en 1578 : «si pasare la Contribución [de Avería] de doze por ciento, se pague de nuestra Real hacienda».

Tan absurdos gastos, y la imposibilidad de continuar en esa forma, hicieron que se abandonase definitivamente el sistema de repartos y se redujesen a una sola contribución o asiento por cantidades alzadas fijas; esta variación, que fué determinada en Cédula de 31 de Marzo de 1660, es importantísima para la historia de comercio, porque además *suprime los registros de mercancías* y deja éstas, incluso la plata y el oro, a la libre disposición de sus dueños: «de aquí adelante todos los Vasallos, Comerciantes, Encomenderos y Pasageros, de cualquier calidad que sean, puedan traer sus Caudales, así en Oro como en Plata, y Mercadería, y otros géneros, libremente, sin la sugeción de el Registro, ni obligación de entrar en esa Cassa; como hasta ahora se havía practicado».[1] El reparto que se hizo de la cantidad total fijada a las distintas regiones americanas [que fué de 790,000 ducados], puede verse en el citado manuscrito de Villatoro, en Veitia, etc.; no lo traslado aquí, porque se modificó en tiempo de Carlos II, en 1667, en las proporciones siguientes, que copio de Villatoro: [2]

«La Real Hacienda y Bolsas agregadas á ella	150 mil	ducados
Las Provincias del Perú	350 mil	»
Los 200 mil ducados señalados [en 1660] á los Comercios de Nueva España, se minoraron á 125 mil pesos, y por ellos [su equivalencia]	90 mil 909	»
Los 150 mil pesos restantes, cumplimiento á los 200 mil ducados, los á [de] pagar el comercio de Andalucía repartiéndolos en frutos y mercaderías de flota. . . .	109 mil 090	»
Los 90 mil ducados restantes repartidos á los Comercios de Nuevo Reyno, Cartagena, y sus Probincias, se minoraron á 40 mil pesos, y por ellos	29 mil 092	»
Suma y sigue. . .	*729 mil 091*	*duc.os*

(1) Foleo 17, Manuscrito citado.

(2) Villatoro, Manuscrito citado, foleo 9 v.

Suma anterior. . .	*729 mil 091 ducados*
»Y los 83 mil 750 pesos para cumplir, noventa mil ducados, del Nuevo Reyno, y Cartagena, los paga el Comercio de España, repartiéndolos sobre las mercaderias de Galeones, en Cartagena y Portovelo, por los Diputados nombrados por el Consulado, como refiere la Condizión 5 y 7, 8 y 13 de su Asiento	60 mil 909 »
	790 mil ducados»

A pesar de que la Cédula manifiesta expresamente que no se cobrará ninguna otra clase de impuestos ni contribuciones por este concepto, con pretextos diversos se reclamaron algunas veces al comercio cantidades de mucha importancia, contra lo que protestó el Consulado de Lima, que en 1689 se negó a aceptar nuevos asientos, según expone con todo detalle el razonado escrito de Villatoro. Así, en 1678 se pidieron al comercio 1.978,327 pesos, por diversos gastos, que por incluir partidas de bastante curiosidad, traslado a la letra del citado manuscrito.

« *Se le pedía al Comercio por la Armada del año de 1678.* En las quatro partidas de la Obligación de sus contratos . . .	817 mil 550 pesos
Por el pasage de Virrey Conde de Castellar	70 mil 714 »
Por la Imbernada de Galeones, se les pedía	700 mil »
Por lo cobrado de consignaciones que binieron á nombre de Particulares, y sin saber fuese de el de la R.l Hac.da cobraron la Au.a	17 mil 603 »
Sin obligación del Consu.do de Lima se les pidió 100 mil pesos por que el de Seuilla, tomó el Asiento de Negros.	100 mil »
Suma y sigue. . .	*1 millón 705 mil 867 pesos*

Suma anterior. . .	*1 millón 705 mil 867 pesos*
» Por el empeño que tenia el Consulado en las quiebras de R.tas, tenia que pagar este Año de Alcaualas Almojarifazgos y Unión de Arma	272 mil 460 »
	1 millón 978 mil 327 pesos»

En 1681 el comercio de Lima aportó 1.360,550 pesos por las distintas cargas que sobre él pesaban, y que agobiaban y reducían el tráfico en modo alarmante. Sus conceptos fueron los que siguen : (1)

« Por Havería de el Sur	102 mil 500 pesos
Por Havería de el Norte	481 mil 250 »
Por Alcaualas de aquél año	160 mil 500 »
Por Almojarifazgos	127 mil 800 »
Por Resto del Donatibo de 150 mil pesos del año de 1678	70 mil 000 »
Por aiuda a los R.s Cassamientos, de Donatibo	40 mil 000 »
Por la Plata labrada	50 mil 000 »
Gastos y Costos de Administra.ón	70 mil 000 »
Derechos del Piso del Sur.	5 mil 000 »
Correduría	3 mil 000 »
Pagas de empeños y Suplim.tos por quiebras de Rentas	250 mil 500 »
	1 millón 360 mil 550 pesos»

A pesar de esta pesadez, la nueva forma de esta carga, al librar de toda suerte de formalidades la entrada de los géneros americanos en España, produjo el beneficio de que «todos aquellos géneros que no está en estilo sacarse fuera del Reyno, sino que se consumen dentro deste, se permite que desde el Puerto donde dan fondo Galeones y Flotas, los puedan á su voluntad

(1) Villatoro, fóleo 27 v.

llevar los dueños á qualesquiera partes destos Reynos»,[1] facilitando asi la descarga en puertos distintos de Sevilla; y aún para los géneros que se reexpedían al extranjero «en estos años se ha tomado un temperamennto... de cobrarlos [los derechos de saca ó salida afuera del Reyno] en el mismo Puerto donde han dado fondo..., mediante lo qual se ha percibido mucho mas, que si se huuiesse querido executar rigurosamente la Ley». [2] Como se ve, los efectos favorables, hasta para la Hacienda pública, no se dejaron esperar. ¡Provechosa lección! Tal era el estado en que continúa este famoso impuesto, a la terminación del reinado de la casa de Austria.

Todo pagaba en el reparto de la Avería, incluso la plata y demás géneros que venian consignados a la Real hacienda. Unicamente se excluían los fletes de los buques, y aún estos, sólo cuando iba el dueño a cargo del bajel. Los pasajeros abonaban 20 pesos por persona, aunque fuesen con cargos oficiales; sin que se exceptuasen de ello, ni los mismos Virreyes y sus familias; aunque hubo alguna excepción en este caso. [3]

Protestó una vez Gómez de Mena «que no avia de pagar Habería de los caxones de libros, que traia, por ser de su estudio y libreria». Siguióse pleito sobre ello, y fué condenado a pagarla.

Además de este derecho de Habería, existió la llamada *Habería gruesa*, «quando se haze nuevo repartimiento... por causa de algún refuerço de Armada, ó otro género de Navios, dispuesto á mayor seguridad y preservación de aquél tesoro; y otra quando por causa de tormentas, que obligaron á hazer echazones de parte de la carga, ó á causar daño en las mercaderias por caso fortuito, sin culpa del Maestre...» [4]

---

(1) Veitia, tomo I, página 124.

(2) Veitia, tomo I, página 124.

(3) Aducidas por Veitia, tomo I, página 149.

(4) Veitia, tomo I, página 145.

III. = ARMADA DE BARLOVENTO



La frecuencia, y la importancia de las piraterías en el mar de los Caribes, a poco del descubrimiento de las Antillas, hicieron pronto precisa la formación de una escuadrilla, que con el tiempo, se llamó Armada de Barlovento.

Tuvo su origen en 1514, en el que, según Herrera, se formó una Armada «parte de Navios de India, y parte de España, á cargo de J. Ponce de Leon... contra corsarios caribes». Siguiendo el tiempo, en lugar de sostener esta Armada, se concedió licencia general para armar en corso contra dichos piratas; aunque formándose en ciertos tiempos escuadra, que salía a recibir hasta los límites de las Antillas a las Flotas de España, volviéndose desde allá la que había venido convoyándolas, y viceversa al regreso; a cuya costumbre se refiere la ley de 1578, al decir que «quando huviere Armada en Barlovento, y conviniere que venga acompañando las flotas, sea con acuerdo de los Generales... y se buelva luego».

La escuadra que se indica en esta orden, era la organizada a consecuencia de la cédula de 3 de Noviembre de 1567, en la que «Por quanto Nos, deseando como deseamos que nuestros súbditos y naturales no reciban daño ni agravio de corsarios sus enemigos, entendido el que han hecho años pasados, corsarios franceses é ingleses que han passado á nuestras Indias», etc., se manda formar una armada de 12 galeones ligeros. Proyectó Diego Sánchez de Sotomayor poner «dos galeras en Cumuná, y la Margarita, con sus bergantines». Una de ellas debía correr

la costa hasta el Cabo de la Vela. Otras dos, en Cartagena, de Indias, que, efectivamente, se pusieron y conservaron durante largo tiempo. Una en Puerto Rico; una en Santo Domingo; otra en Puerto Plata; otra en Iguana; otra que corriese desde Punta Maysi a Puerto Plata, y otra en Santiago de Cuba. Parece que gran parte de este plan [1] no se realizó, pues, por fin, se mandó que «fuessen dos Galeras, y una Saetia á Cartagena», y en 8 de Febrero de 1590 parece que, además de las dos Galeras destinadas para la costa de Tierrafirme, se enviaron otras cuatro a las Antillas; otras varias veces se mandan buques a la Habana y a otros puntos.

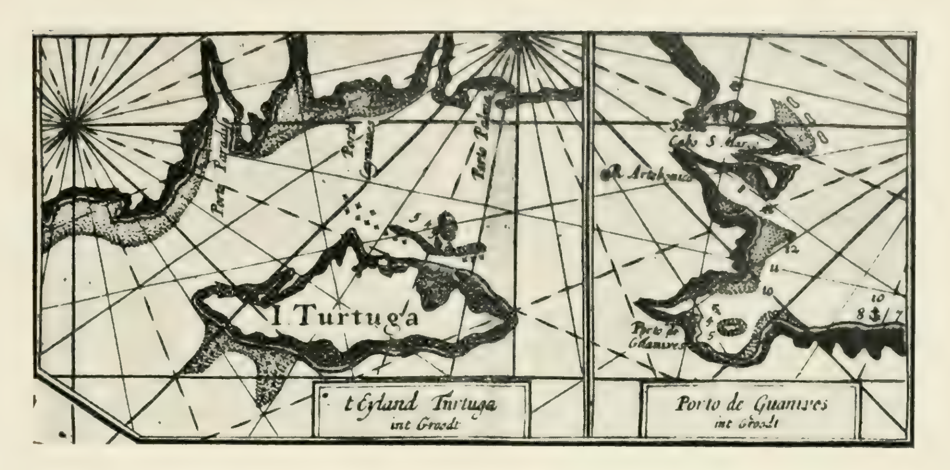
Tuvo esta armada grandes intermitencias, a pesar de los excelentes resultados que producía, impidiendo la piratería; su carácter, no obstante, fué más permanente que el de las armadas que se formaban en el Pacífico, donde sólo funcionaban cuando algún corsario asolaba aquellos parajes, y con mucha frecuencia fallaban en su objeto, por llegar tarde o por otras causas. En cuanto se extinguía, «no passaba muchos años sin que se necessitasse de bolverla á restablecer», como ocurrió el año de 1640... «y se avia otras vezes hecho por lo passado». En 1647, se trajo a España para reforzar la armada peninsular, y se desbarató, «pero como la falta della huviesse causado mayor ossadia á los enemigos, y pudiendo con pocas fuerças y gasto conseguir presas, se fuessen cebando, y aumentando, y haziendo las hostilidades que son notorias, las quales padecían no solamente los Navios, sino aún los lugares que estavan en la costa, y los cercanos á ellos...», se discutió la forma de restablecerla, a pesar del coste elevado de su sostenimiento, que para 8 naves se calculaba en 406 mil pesos anuales. [2]

En 1663 se solicita que se restablezca, puesto que «solo una Armada que pudiesse recorrerlas todas [las costas], era la fortificacion que podia aplicarse... y el impedir el corso á las demás Naciones». [3] Y, en efecto, en 1664 se compuso la tal Armada

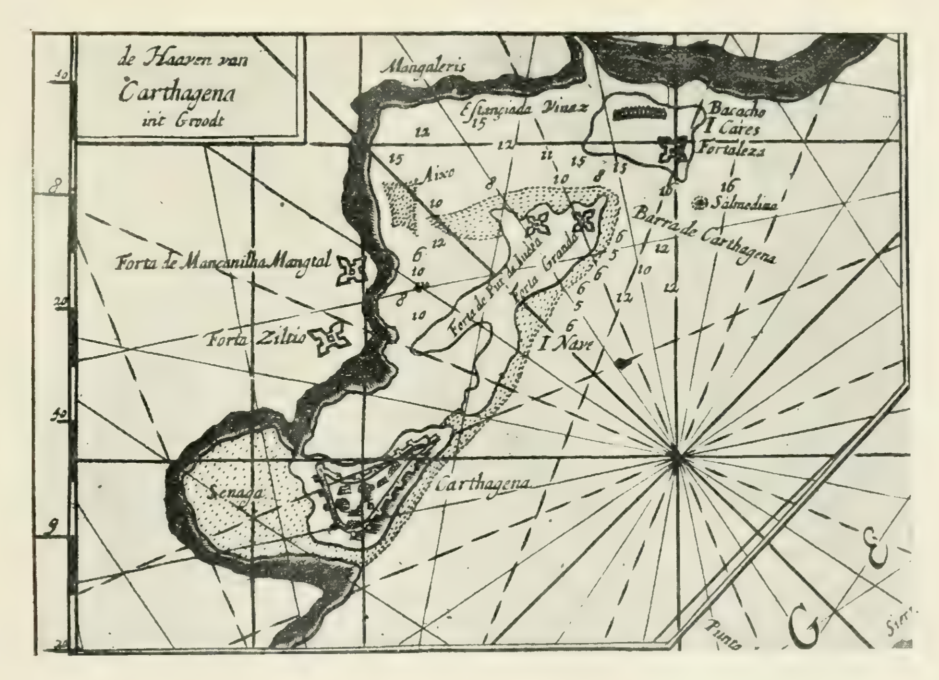
(1) Véase Cappa, tomo XII, página 245.

(2) Veitia, tomo II, página 89.

(3) Veitia, tomo II, página 90. Probablemente la idea era del Marqués de Varinas.



Mapa de la Isla Tortuga; detalle de la Carta náutica de la Lámina VIII.



Bahía y Ciudad de Cartagena y sus fuertes; detalle de la Carta náutica de la Lámina III.

con seis Fragatas y una caravela, que sumaban 1940 toneladas; pero se decidió, por el momento, agregarla a la Armada peninsular del Océano, hasta que en el año 1667 «resolvió su Magestad, en contemplación de lo que crecían los clamores de las Indias por ella» [1] que se viese la manera de enviarla a América; pero «por no avérseles dado carena desde la formacion de la Armada, y que para esto, para buscar los demás Vaxeles, tripularlos de gente, guarnecerlos de artilleria, armas, y municiones y abastecerlos de bastimentos, *no avia caudal, ni efectos*», se arregló, en lugar de ella, por la casa de Contratación, una escuadrilla de cinco buques.

La disposición referente a esta escuadra, lleva fecha 23 de Diciembre de 1667 : «Que la Armada de Barlovento mandada restablecer, para preservar de hostilidades de enemigos y piratas, que hazen en las costas de Indias; sea y consista de Capitana, y Almiranta, de á quatrocientas toneladas; el Govierno, que tenga trescientas; dos Navíos de á doscientas, y dos Pataches, de á ochenta, con dos fragatas»;[2] que he transcrito, por el interés que supone el conocer el porte de los bajeles de la escuadrilla, de cuyo trágico fin nos ocuparemos más adelante. Salió para América la escuadra formada, a 19 de Julio de 1667; y como allá no quisieran «sustentarla», sobre todo por los altos cargos de General, Almirante, etc., que en ella figuraban, devolvieron a España, en el siguiente año, la Capitana y la Almiranta, siendo a poco tiempo las otras tres naves víctimas de los piratas.[3]

En el mismo año de 1667, reunidos en casa del ministro Duque de Medinaceli, el Marqués de Mancera, Villalobos (después Marqués de Varinas) y otros, trataron de la reconstrucción de esta escuadra, proponiendo Varinas formarla «de ocho Navíos y quatro Barcos Luengos en que se embarcasen 2,500 hombres, entre Marineros y soldados». Ataca a esta propuesta, que representaba un coste de 500,000 pesos al año de sostenimiento, el

---

(1) Relaciónese todo esto con lo que se verá en el capítulo que trata de los Filibusteros.

(2) Montemayor : *Leyes y Ordenanzas de Indias*, fóleo 129.

(3) Veitia, tom. II, pág. 91. Véase lo que diremos en el capítulo de los Filibusteros.

Marqués de Mancera, quien cree suficiente: «un par de fragatas de hasta 150 á 200 toneladas, planudas, que con dos barcos guarnecidos, serían bastante defensa para el seno Mexicano».[1]

Se decidió poner dos fragatas en Puerto Rico, «que la mayor no pasase de 130 toneladas, dos en Cartagena, dos en Puertovelo, y dos en la Veracruz, y en cada una destas partes dos Barcos armados que anduviesen con las Fragatas...» Se decidió, pero no se cumplimentó, por no haber con qué hacerlo; y los Piratas, como veremos en su lugar, continuaron dominando aquellos mares.

(1) Biblioteca Nacional, Manuscrito 3034. Mancera había sido Virrey en América.

Capítulo IV

PASAJEROS - EXTRANJEROS CONTRABANDO

I. = PASO A AMÉRICA = INDIOS = ESCLAVOS



raíz del descubrimiento, el paso á Indias era libre; fué confirmada esta libertad por cédula de Fernando el Católico, dada en Burgos a 9 de Septiembre de 1511, por la que permitía pasar a las nuevas regiones: «Indias, Islas y Tierrafirme del mar Occeano, todas las personas naturales, vezinos, y moradores de estos Reynos, que quisiessen ir á ellas», sin pedirles información alguna, ni otra formalidad que la de inscribir sus nombres en el registro de la Casa de la Contratación. En cuanto empezaron a poblarse aquellos países, quieren nuestros monarcas que las gentes que allí se asienten sean dignas de estima, hombres de bien, y católicos sinceros; y como era patente el peligro de que entre la gente decidida, que era la más indicada para emprender tal viaje, se mezclasen malhechores y descreídos, consecuentes con la idea que les hizo rechazar las peticiones de Colón, de que enviasen

a las Indias los condenados en España por delitos, ya en Septiembre de 1518 [1] implantan la selección de los que vayan, ordenando que «ningún reconciliado, ni hijo, ni nieto del que públicamente hubiere traido sambenito, ni hijo, ni nieto de quemado, ó condenado por la herética pravedad, y apostasía, por linea masculina, ni femenina, pueda pasar, ni pase á nuestras Indias, ni Islas adyacentes, pena de perdimiento de todos sus bienes para nuestra Cámara y Fisco..., y si no tuvieren bienes, les dén cien azotes públicamente». Y en 1522 [2] agregan, que «Ninguno nuevamente convertido a nuestra Santa Fe Católica de Moro, o Judio, ni sus hijos, puedan pasar a las Indias, sin expresa licencia nuestra». [3] ¡He ahí la información de limpieza de sangre, para los países hispano-americanos!

Aun se puntualizan más las exigencias para el permiso, en las Ordenanzas de la Casa de Contratación, [4] y como dice Hevia Bolaños «para passar de España a ellas [a las Indias] alguno, ha de presentar en la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla, licencia Real, con información hecha en su tierra, con aprovación de la justicia della, de su edad, estado, y señas... Y se ha de assentar su nombre, y el de sus padres y el lugar donde es, y el navío en que vá, y a qué provincia, y con quién, en un libro que para ello ha de aver, para que si falleciere en las Indias, se sepa dónde y quién son los que le huvieren de heredar...» [5] En las mismas Indias «de unas a otras partes, por tierra, cada uno puede passar, sin licencia del Governador, o justicia mayor, mas no por mar, sino es con ella, y otras certificaciones ordinarias que se suelen llevar de otros Tribunales». [6]

Las penas que se aplicaban a los transgresores, variaban, desde la espiritual de excomunión, que dió el Papa Alejandro VI, en

---

(1) Ley XVI, título XXVI, libro IX, *Recopilación de Indias*.

(2) Ley XV, ibid.

(3) En 1559 y 66 se aplicaron también a Indias, las leyes de Castilla contra la herejía y los herejes.

(4) Después, Ley I, título XXVI, libro IX.

(5) Hevia Bolaños, pág. 545. Recapitula en este párrafo varias Leyes.

(6) Id., página 546.

su célebre Bula de 4 de Mayo de 1493, hasta las materiales, que sucesivamente se fueron aguzando por nuestros reyes. Las primeras fueron de cien mil maravedís, y si se trataba de persona noble o de hijodalgo, destierro del reino por diez años, y si de persona baja, los cien azotes que hemos visto; y estaba ordenado, que en las Indias, luego que las autoridades supieran de alguno que hubiera pasado sin licencia, le prendieran y tuvieran en prisión hasta que hubiese alguna nao en que enviarle a España.

En 1604 se mandó que «los... sin licencia, incurriessen en quatro años de Galera, y si fuessen personas de calidad, en diez años de Orán; y que en la misma incurriesen los Maestres de Naos que los llevassen, y en mil ducados» de multa. Más todavía; en 1607, se ordena «que los Capitanes, Pilotos, Maestres, Contramaestres, y otros oficiales de Naos, que llevassen passageros sin licencia, incurriessen en pena de muerte, y los Generales, y Almirantes en privación de oficios»; y por fin, en 1622: «que qualquiera que se embarcasse sin licencia, incurriesse en pena de ocho años de Galeras, que se executasse sin embargo de apelación, ó suplicación, embiándoles luego que sean aprehendidos á las Galeras».[1] Rigor legal, que no era efectivo, ya que nos dice Veitia a continuación, que «este rigor de penas está en los tiempos presentes muy mitigado, pues con una condenación pecuniaria, se purga este delito», siendo lo más curioso de su observación, el que Veitia opina que «deviera haverle mayor que el que se estila, pues no sirve la copia de «llovidos» (que assi llaman á los que van sin licencia) sino de poblarse de vagamundos las Indias». No se quejarán nuestros americanos, de que abandonásemos su progenie.

Los únicos facultados para pasar a Indias sin licencia real, y sin los otros requisitos usuales, eran los mercaderes, a quienes bastaba permiso de la Casa de Contratación, para que «puedan estar en las Indias tres años»;[2] y si fueren casados, dice la ley, que «no se les dé prorogación». En vez de los comerciantes,

(1) Veitia, tomo I, página 221.

(2) Ley XXIX (de 1550), tít. XXVI, lib. IX. *Recop. de Indias.*

pueden ir sus factores autorizados, también por tres años;[1] debiéndose advertir aquí, que, por comerciantes, se entendían los que cargaren en la Flota a lo menos por trescientos mil maravedís; y no deja de ser gracioso ver quejarse a Veitia de que pasaran a Indias comerciantes de menor categoría; «y de ir, quinientos *mercaderes de poquito*, que destruyen las ferias, y arruinan á los verdaderos cargadores».

Los que se hallaban sujetos a mayores restricciones, es curiosísimo, eran los clérigos y frailes. A ellos, aparte de la licencia real, como a todos, se les exige confrontación personal, poniendo en el permiso del pasaje «las señas, disposición y edad, que pareciere tener cada uno»; y sólo con estos documentos, firmados por los Jueces de la Casa y *originales*, pueden ir, «y en otra forma no los dexen pasar», ordena la ley. [2]

Por cierto que a los frailes que enviaba el Rey o el Consejo se les daba ayuda para el viaje, y es notabilísimo el que se auxiliara con 49 ducados a los tonsurados, y con 36 a los legos, «por que se supone que éstos embaraçan menos buque, respecto de que no llevan libros de ninguna facultad». [3]

Son asimismo curiosas las disposiciones referentes a los casados que pretendían pasar a Indias. Así, los mercaderes casados necesitaban que *precediese licencia de su mujer.* Y no les valía escaparse sin este requisito, porque la ley [4] encarga a los Obispos que «se informen si en sus Diócesis viven algunos Españoles casados ó desposados, que tengan en estos Reynos sus mugeres... los quales, sin remisión, tolerancia, dispensación, ni prorogación de término, los hagan embarcar en la primera ocasión, y venir á estos Reynos, á hacer vida marital con sus mugeres»; disposición dada en 1554 y reiterada varias veces hasta 1614; y, aunque se creyese libre por haber dado fianza a su salida, ordena la ley III que aunque quieran perder la fianza con tal de quedarse, «se les prenda y haga venir». Lo mismo

(1) Ley XXXII (de 1554).

(2) Ley XII.

(3) Veitia, tomo I, página 233.

(4) Ley XIV, tít. VII, lib. I (de 19 Octubre de 1544). *Recop. de Indias.*

regía para los casados en Indias que viniesen a España. Y completando la misma tendencia, las mujeres casadas a quienes enviaban a llamar sus maridos ausentes en Indias, podían pasar a ellas sin licencia Real. [1]

En cambio : las mujeres solteras no podían ir sin licencia del Rey; y las casadas, si van con sus maridos, «ó constando que ellos están en aquellas Provincias, y van á hacer vida maridable». [2] Todo un título de leyes, se ocupa de estas relaciones, extendiéndose hasta a los esclavos, que por la ley de 1570, siendo casados, no podían pasar a las Indias sin llevar a su mujer. [3]

Para el regreso de América, precisaban análogos requisitos.

Las leyes, según se ve, eran terminantes, «pero empezaron á faltar documentos á los que llegaban á Sevilla á embarcarse, y aunque en 1660 se consultó sobre esto, y dió cédula reglamentándolo, aún así es forçoso usar en todos los despachos de Galeones, ó Flotas, del medio propuesto de que, ó con información dada en Sevilla, ó con una fiança de traerla suplan los requisitos que suelen faltar». [4]

Son del mayor interés dos disposiciones, que tienen gran importancia para el fomento de aquellas regiones. Ordena la Ley 43, [5] que puedan pasar a Indias «las personas que fueren con esta obligación de servir oficios; y provean que los usen»; y tanto o más interesante es la que la completa, [6] al exceptuar «que la expulsión de los Extranjeros no se entienda con *oficiales mecánicos*»; y al prohibir que pasen vagabundos.

Y después de citar, de pasada, que no podían trasladarse a Indias gitanos, ni sus hijos, ni sus criados, ni tampoco mulatos sin licencia especial, vamos a tocar una cuestión que, tanto por su importancia cultural, en la que ha sido una de las más deba-

---

(1) Ley XXV (1554).

(2) Ley XXIV (1539).

(3) Ley XXII.

(4) Veitia, tomo I, página 225.

(5) Título XXVI, libro IX.

(6) Ley X, tít. XXVII, lib. IX (1621). Relaciónese con lo que luego se dirá respecto a los extranjeros.

tidas y a la que más se atiende cuando se trata de aquilatar la conducta colonial de España, como por lo que afecta a la productibilidad y por tanto a la potencia comercial de aquellas regiones, merece una atención particular. Me refiero a los Indios.

En 1500, los Reyes Católicos mandaron, bajo pena de muerte del que los tuviese, que «fuessen bueltos á las Indias qualesquiera Indios que se huviessen traydo»; se ordena, más tarde, que se devolviesen a su origen a costa del que los tragese, y si éste no tuviese bienes para hacerlo, que se le apliquen cien azotes.

El Emperador organizó en 1524 el Consejo Supremo de las Indias : y he dicho en otro lugar, que el primer asunto de que se preocupó fué de la condición, protección y libertad de los Indios. En 1543 promulga el Emperador la célebre colección de sus ordenanzas para las Indias [1] y tanto en el título de las mismas, como en el cuerpo de sus leyes, son los Indios, y su defensa, lo que resalta. «Que por ninguna causa de guerra ni otra alguna, aunque sea so título de rebelión, ni por rescate, ni de otra manera, no se puede hazer esclavo Indio alguno; y queremos que sean tratados como vassallos nuestros de la corona de Castilla, *pues lo són.*» En las Recopilaciones de leyes de Indias, todo un título, bien extenso, se destina a reglamentar cuanto se relaciona con los habitantes indígenas de la América; y en muchos otros títulos, en todo aquello que pueda relacionarse con ellos, y favorecerlos, se intercalan siempre leyes especiales, poniéndoles en situación privilegiada, incluso eximiéndoles de los impuestos, cuando éstos se establecen en América. Así, por ejemplo, se ordena en 1582 [2] «que los Indios sean relevados de los repartimientos y derramas».

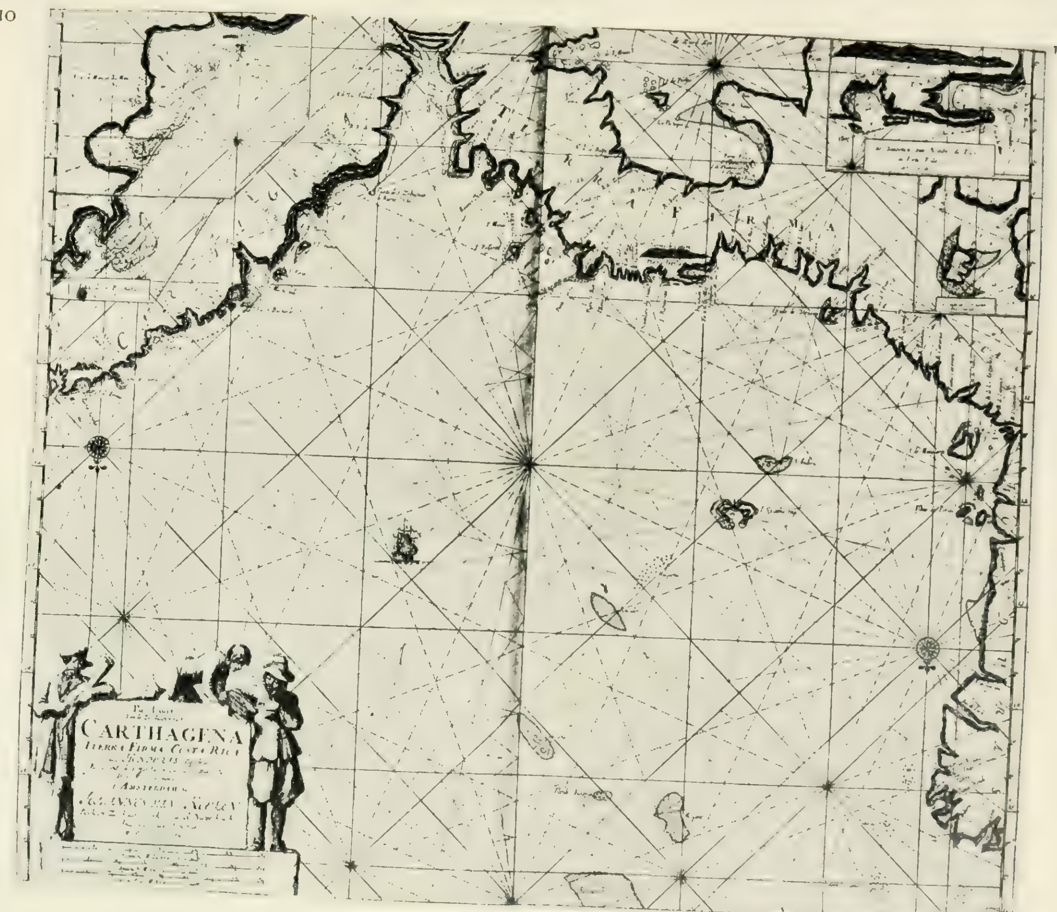
No es, a buen seguro, de falta de solicitud por parte de nuestros monarcas y de nuestras leyes, por sus súbditos indios, de lo que puede tildarse a España, ni tacharla de potencia coloniza-

---

(1) *Leyes y Ordenanças... para la gobernación de las Indias...*, por el Emperador: dadas a 20 de Noviembre de 1542. Impresas (por cierto con depurado gusto) en Alcalá, Junio de 1543.

(2) Ley VI, título XV, libro IV, del *Sumario de Indias*, y la ley XXIV, título XI, libro VIII, les declara exentos de las alcábalas.

Lámina III



Costas de Cartagena, Tierra Firme, Costa-Rica y Honduras. Carta náutica de la época. (Depósito Hidrográfico de Madrid).

dora inepta. Pero no es este el aspecto de la cuestión que aquí nos toca más de cerca.

En 1524 se decretó la libertad de los Indios, que los primeros conquistadores habían en parte esclavizado y empleaban en los trabajos de las haciendas y de las minas. ¿Cuál fué el efecto económico de tan humanitaria y benemérita medida? Joan Suarez de Peralta, testigo ocular de lo que ocurrió, nos cuenta, en un interesante manuscrito,[1] que cuando se dió libertad a los indios « Quedaban las haziendas solas, y para beneficiallas, los que servian por fuerça, era menester después pagárselo, y pagalles como querian, y aun no se hallaba quien sirviese : era compasión los ganados que andaban con huardas, solos... y andaba todo revuelto, y no se hallaba quien quisiera servir. Fuese la tierra reformando de servicio con comprar negros, y tomar á jornal yndios : este fué el principio de venir la tierra á mucha necesidad y á menos de lo que solia ». Quejas análogas debieron llegar de todos puntos, y se buscó un remedio : importar esclavos negros.

En las primeras disposiciones que se habían dado para los Indios, al filo de su descubrimiento, se ordena[2] que « no se puedan pasar a las Indias Esclavos, ni Esclavas, Blancos, Negros, Loros, ni Mulatos, sin nuestra expresa licencia... [bajo] pena de que el Esclavo sea perdido...; y si el Esclavo... fuere Berberisco, de casta de Moros, ó Judios, ó Mulato, el General... le vuelva á costa de quien le hubiere pasado...; y la persona que Esclavo Morisco pasare, incurra en la pena de mil pesos de oro..., y si fuera persona vil, y no tuviere de que pagar, le condene el Juez en la pena á su arbitrio »; y estaba mandado con todo rigor,[3] el que « no pasen Esclavos Gelofes, ni de Levante, ni criados entre Moros ».

Pues bien : dada esta tendencia, la necesidad de introducir esclavos para los trabajos en las Indias, se sintió tan pronto y

---

(1) Publicado en 1885, por el Sr. Zaragoza; *Tratado del descubrimiento de las Indias*, etc.; página 168.

(2) Ley XXVII, título XVI, libro IX; desde el año 1530, como ley, pero regía muchos años antes.

(3) Ley XIX, recopilada en 1526.

fué tan perentoria, que, a pesar de la intención que aparece en las ordenaciones citadas, ya a poco del descubrimiento, se dieron autorizaciones para llevar algunos esclavos, «como fuessen negros»; y, en efecto, la Casa de Contratación envió en 1510 algunos esclavos para las minas. Herrera cita un asiento hecho en 1517 para llevar esclavos. A medida que se acentúa la falta de brazos, ya que los indios no acudían a trabajar, aumenta la estimación de los negros y se generaliza el otorgar las licencias para introducirlos, «a razon de treinta ducados por cabeça; y más veinte reales del derecho que llaman de Aduanilla»; si en vez de pagar en España se prefería hacerlo en la India, estas cantidades subían a 40 ducados y 30 reales respectivamente. (1)

El primer asiento para este antihumano tráfico, del que, por repugnancia natural, se retrajeron los españoles, lleva fecha de 30 de Enero de 1595, con Pedro Gómez Reinel (portugués), por 9 años, para 4,250 esclavos al año, de los que se contaba llegasen vivos unos 3,500, con pena de 10 ducados, además de los derechos pagados al embarque, por los que faltaren, obligándose a llevar 2,000 a los puertos que se le indicaren, quedando a su arbitrio disponer respecto de los otros 1,500. Por este contrato, pagaba el asentista cien mil ducados al año, dando 150 mil de fianza. Resalta en él el interés por que no bajase del número fijado, el de los que se introdujeran; indicio evidente de la extrema penuria de brazos.

En 1615, otro asiento, que dura hasta 1622, trata de la llevada de «29,574 pieças de esclavos», que así los llaman. Pagaba 115 mil ducados al año. Siguieron otros, y hubo épocas sin asiento, en que las licencias se concedían, mediante abono de los derechos mencionados, a quien las solicitaba en condiciones de suficiente garantía. En 1656, son holandeses los que solicitan el asiento. El Tribunal de contratación y el Consulado, que ya con anterioridad habían informado en pretensiones análogas, se declaran en contra de la concesión, por precaver el contrabando que podía ir aparejado con la introducción de esclavos por comerciantes holandeses.

(1) Veitia, tomo I, página 277.

Más interesante es la oferta de 1662. La preocupación reinante por la falta de Navíos nacionales, y el decaimiento de su fábrica, sugieren a Domingo Grillo, y a Ambrosio Lomelín, el cebo, con que pretendían obtener el asiento. Su propuesta se diferenciaba de las anteriores, en que de los 3,500 esclavos negros que se comprometían a llevar cada año, destinarían «los quinientos, para los Astilleros, y fábricas de Navíos, a que se obligavan», dándolos para este empleo, a su propio costo; y los tres mil restantes, para venderlos como quisieran; aparte de esto, y como característica de semejantes contratos, añadiré, que especificaban «que han de ser *pieças de indias*», que así llamaban, a los que tenían siete cuartas de altura, «de modo que tantas pieças de Indias se avian de contar, quantas siete cuartas montassen sus alturas»; por cada uno de los tres mil de libre disposición pagarían 100 pesos, o sea 300,000 pesos al año, y esto aunque no llevasen los 3,000 : por los 500 negros del Astillero no pagaban derecho, «los quales derechos se han de pagar en Vajeles, y ha de ser su precio á cinquenta y vn Ducados de plata por tonelada : por último, se les permitirá ejercer el dicho tráfico con cinco Navíos de a 500 toneladas, y autoriza «que sean de fábrica extranjera»; se estipulan las condiciones en que se les pagaría un galeón de 1,000 toneladas que pensaban fabricar en Campeche; se les toleraba que pudiesen tener en las Indias factores «Castellanos, Ginoveses, Italianos y Flamencos», siempre que estos últimos fuesen súbditos de España; se obligaban a construir en Vizcaya diez galeones para la carrera de América, a razón de 34 ducados por tonelada, y a 31 para la Armada del Océano; y, por fin, se comprometían a no llevar «ningún género de ropa».[1]

Estos contratos y estos arriendos, preocupaban profundamente al comercio, que informa sobre ellos, y los discute, así como la Casa de la Contratación; particularmente por el aliciente y facilidades que a su sombra se daban al comercio ili=

---

(1) *Cedulario de Indias*, tom. DCLXXXVIII, fól. 190 y sig. Interviene en el asiento el Padre Regente Fray Juan de Castro. Veitia, (tomo I, página 281), trata también detalladamente el mismo asunto.

cito con las Colonias. Dicho se está que, al entrar a regir un asiento, quedaba terminantemente prohibida la importación de esclavos por ningún otro conducto; y así lo expresa una ley de 1595 (1): «Que no se introduzcan Esclavos en las Indias, sin licencia del Rey, o Asentista». Dos holandeses (ya he hecho notar que siempre eran extranjeros, de ordinario portugueses, los que tomaban estos negocios, quizás los más importantes de la época, pero que repugnaban a los españoles), Coimas y Valber, pretenden este asiento, en tiempo de Carlos II; y se opone a que se les conceda, nuestro conocido el Marqués de Varinas, con tal empeño e insistencia, y creándose tales enemistades, que como cuenta él mismo : llegó a decir el Príncipe Don Vicente Gonzaga al Cardenal Don Sano Melini, que «si Villalobos [Varinas] tuviera tantas cabezas como letras havia escrito para contradezir el Asiento de negros, hera digno de que todas se le quitaran».(2) El principal peligro que se hacía resaltar, era el de que los depósitos que pensaban establecer en Curaçao, habian de ser nido de contrabando que inundaría de géneros a todas las comarcas americanas. Vigente ya el asiento, que se hizo en 1685 contra todas las oposiciones, denuncia en él el fraile Juan de Castro, de quien más adelante hablaremos, un fraude de 6,000 «toneladas [*sic*] de Negros», hecho por los asentistas holandeses, que importaban «un comisso» de cinco millones de pesos. Si tal procedían en el artículo convenido, ¿qué no harían en otros comercios, con la libertad de que gozaban sus buques para entrar en cualquier puerto de las Indias? (3)

---

(1) Ley I, título XVIII, libro VIII. *Recop. de Indias.*

(2) Representación del Ms. de Varinas, B.ca N.al, Ms. 3034.

(3) Puede verse la relación de diversos asentistas de esclavos, con detalles de algunos asientos, en Antúnez y Acevedo, libro citado. También en Guiard, l. c., p. 447 y notas.

II. = EXTRANJEROS = CONTRABANDO



ASEMOS a otro asunto importante: el de los extranjeros, y antes de entrar en él, vale la pena de fijarse en lo que se entendía por extranjero, en aquellos tiempos y para este particular objeto del paso y del comercio a las Indias españolas, cuestión muy debatida y criticada, en que suele ser de rigor atacar a las leyes que regían este extremo. El insigne jurista Solórzano sostiene que «deven ser tenidos absolutamente por extranjeros, los que no fueren naturales de los Reynos de Castilla, y León», y aunque tolera el que se considere como naturales a los Navarros, por hallarse dispensados y naturalizados por Cédulas de 28 de Abril de 553 y 3 de Noviembre de 581, excluye terminantemente a los Aragoneses: y extraña Veitia esto último, porque en tiempos de Felipe IV, en que escribía aquel ilustre jurisconsulto, se había concedido a los Aragoneses, que tuviesen un Ministro suyo en todos los Consejos Supremos, Audiencias y Tribunales de Castilla *y de las Indias*, considerándoles así como habilitados para los otros más secundarios «cargos, negociaciones y contrataciones».[1] De análogo criterio que Solórzano es su no menos célebre compañero Hevia Bolaños. Tal vez no conocieran estos notables juristas la licencia de 17 de Noviembre de 1526, que cita Herrera [2] «para que todos los Súbditos de su Magestad, de los Reinos, i

(1) Veitia, tomo I, página 238.
(2) Década III, libro X, página 281 (edición de 1726).

Señoríos de sus coronas, i a todos los Súbditos del Imperio, i así Ginoveses, como todos los otros, pudiesen pasar a las Indias, i estar, i contratar en ellas, según, i como lo hacian los Naturales de la Corona de Castilla, i de León»; pero, aunque en desuso o revocada, tal vez, y hasta probablemente, esta Cédula, lo que es bien de extrañar es, que personas tan versadas en leyes, desconociesen la Cédula de 1.º de Abril de 1564 que establece «Que no se consienta estar en las Indias, Portugueses ni otros Eçtrangeros, que hubieran pasado a ellas, fuera de los Reynos de Castilla y *Aragón*»,[1] y la de 1.º de Noviembre de 1591 de «Que no residan en las Indias, y salgan luego dellas, todos los Estrangeros que no fueren naturales de los Reynos de Castilla y *Aragón*».[2] Más incontrovertible, por lo explícita y definitiva, si cabe, es la ley promulgada por Felipe II en San Lorenzo, año de 1596 : «Declaramos por Extrangeros de los Reynos de las Indias..., a los que no fueren naturales de estos nuestros Reynos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra, y los de las Islas de Mallorca, y Menorca, por ser de la Corona de Aragón»;[3] ley vigente, puesto que se incluye en la *Recopilación de Indias*, 1680, y que no he encontrado citada en ninguno de los autores que tratan este tan controvertido punto, a pesar de que lo resuelve por completo, y sin dejar duda de ningún género, como las anteriores Cédulas.

Además de esto, se tenían por *naturales*, los nacidos en estos Reinos, aunque lo fuesen de padres extranjeros; y los que hubiesen vivido en ellos, o en las Indias, por veinte años «continuos», con casa y bienes raíces durante diez de ellos y estando casado con natural o hija de Extranjeros, nacida en estos Reinos o en las Indias.[4] Los bienes deben ascender por lo menos a 4,000 escudos.[5]

---

(1) Montemayor : *Colección de Indias*, fóleo 136.

(2) Id., fóleo 136.

(3) Ley XXVIII, título XXVII, libro IX. *Recop. de Indias*.

(4) Leyes XXVII y XXXI, título XXVII, libro IX.

(5) Ley XXXII.

Definido así tan importante extremo, las leyes ordenaban: «Que ningún Extrangero, ni otro qualquiera prohibido por estas leyes, pueda tratar, y contratar en las Indias, ni de ellas á estos Reynos ni otras partes, ni pasar á ellas, si no estuviere habilitado con naturaleza, y licencia nuestra»; y, aun en este caso, «solamente puedan usar de ella en sus [propios] caudales, y no los de otros de sus naciones, así en particular, como en compañía pública, ni secreta, en mucha, ni en poca cantidad, por sí, ni por interpósitas personas», bajo pena de perder sus bienes, con la que también se amenaza a quienes faciliten estas suplantaciones. [1] Como se ve, fundamentalísima disposición, que se completa al disponerse: «Que nadie contrate, ni rescate en las Indias con extrangeros, ni Corsarios»; [2] incurriendo los que faltaren a ello «en pena de la vida y perdimiento de bienes»; extendiéndose en 1604 taxativamente esta prohibición a «los Clérigos y Religiosos que contrataren y rescataren con extrangeros, enemigos y Corsarios».

Disposiciones como éstas, monopolizando a favor de sus súbditos el comercio colonial, eran corrientes en aquellos siglos, [3] en casi todas las naciones, desde que, pasados los tiempos en que la Hansa germánica absorbía el comercio en los mares del Norte y en naciones como Noruega, Rusia e Inglaterra, la preocupación constante de los gobiernos, sobre todo en la Edad Moderna, había sido y era fomentar entre sus súbditos y reservarles las ganancias del comercio y de la navegación, con que tan ligado se hallaba el poderío nacional; miras de que eran ejemplo y aliciente las inmensas y ricas colonias portuguesas, las nuestras de América y, ya más adelantados los tiempos, el dominio de los mares por los comerciantes holandeses. No son, por lo tanto, excepcionales las disposiciones españolas ordenando echar de las Indias a los Extranjeros, y que se considerasen como corsarias, y cual a tales se les tratase, a las embarcacio-

---

(1) Ley I, título XXVII, libro IX, de 27 Julio de 1592. *Recop. de Indias.*

(2) Ley VIII, tít. XIII, lib. III, de 6 de Junio de 1556, renovada numerosas veces.

(3) Las famosas Compañías coloniales, gozaban de monopolio absoluto; y era ¡sólo a beneficio de sus accionistas! ¡Y suele atacarse a nuestras leyes y encomiarse a estas Compañías!

nes que se encontraran pasadas las Islas Canarias, que fuesen de naciones extranjeras, «como son Olanda, Zelanda, Francia, Alemania, é Inglaterra, y las demás septentrionales, quier vayan ó vengan de las Indias». Y, en efecto, se aplicaban alguna vez estas leyes, [1] aunque parece que sólo con verdaderos corsarios; así «Bernal Diaz del Castillo, en su historia de la conquista de la Nueva España, refiere que á Juan Florin, Corsario Francés, que en la Carrera de Indias avia apresado al Capitan Alonso de Avila, con cantidad de plata, perlas, azucar, y cueros» que traía a España, le apresaron a su vez tres naos vizcaínas, y por mandato del Emperador se hizo «justicia dellos», y dicho Juan Florín fué ahorcado. [2]

Pero todas las leyes y disposiones que se promulgaron no fueron capaces de evitar que, al disminuir y, por fin, faltar el comercio activo, los extranjeros acapararan la mayor parte del tráfico, sirviéndose de intermediarios españoles, más o menos disimulados. En 1667 dió bastante ruido el *indulto* o multa debida a mercancías de extranjeros, que venían en los Galeones de América, figurando a nombre de nacionales; denunciado el caso, fué a esperar a la flota que llegaba de América, para hacer el embargo, gran aparato de visitadores y jueces, nombrados especialmente para este caso entre personas de gran respeto; lo que obligó a los comerciantes amenazados a ofrecer 200 mil pesos por el indulto, «siendo también digno de memoria, *por no de lo común*, que aviéndole ofrecido 12 mil pesos más *para una joya* [al Presidente, Marqués de Fuente el Sol] *los aplicó* á la Real Hacienda». [3]

En 1691, por el mismo motivo, se exigió un recargo de 12 % sobre las mercancías que traía la Flota, además del asiento vigente de Habería. Como dice Villatoro, ese «indulto» devía haber caído «en el caudal de mercadería extranjera»; pero el

(1) Me refiero a las que tratan de los Corsarios. Libro III, título XIII del *Sumario de Indias*. Son muy simples : «que en los Corsarios se executen las penas establecidas *por derecho y estilo*»; sin consultas, ni órdenes. Total, que se ahorcaba a sus capitanes. (Ley de 6 Marzo de 1685. *Cedulario*, tomo DCCXXI, fóleo 355.)

(2) Veitia, tomo I, página 242.

(3) Veitia, tomo II, página 211.

comercio de Sevilla, al que, como intermediario que era de ellos, convenía contentar a los extranjeros, logró que se aplicase sobre *todo* el cargamento de la Flota, originando enérgica protesta del comercio de Lima (que expresa por menudo Villatoro), basada en la Cédula Real, que faculta al Consulado de Sevilla para repartir los 687,672 pesos, más otros 500 mil destinados a la Armada, en que se había convenido el *indulto* (junto con un adelanto al tesoro de dos millones), especificaba : «Previniendo que estas Recaiessen en primer lugar sobre efectos de Franceses, y Ginoveses; y no alcanzando [el importe, que se repartiese también] entre las demás Naciones prohividas de comerciar», [1] pero no a los efectos de los comerciantes que no tenían trato con extranjeros.

Como voy diciendo, los extranjeros, a pesar de estas denuncias, habían acaparado el comercio, y ya no lo disimulaban, acudiendo en propia persona a Sevilla o Cádiz. Se defiende Jerónimo de la Concepción, de la imputación que se hace a Cádiz, de hallarse llena de extranjeros, con la llaneza ingenua que se ve en estas palabras : «Fuera de que nunca llega el número de los Estranjeros comerciantes en Cádiz *a igualar* el de los Naturales. Porque aunque se ven tantos, no todos duermen en la Ciudad : porque en cerrando las Puertas, se van a sus vageles»; [2] y nos añade, «Pero *estando oy Sevilla* tan llena de Estrangeros, como Cádiz respectivamente, y aviéndolo de estar mucho más con el Comercio» con América, que acababa de lograr se quitase a Cádiz (aunque luego se volvió a permitir, y por fin a quedar, en Cádiz...), frases que al desnudo nos muestran cuál era la situación del comercio español, y del comercio con las Indias, en el último tercio del siglo XVII.

Como se ve, los extranjeros triunfaban, y sin molestias para ellos, según nos dice Zeballos : «lo peor es, que ya no tienen que yr a las Indias por ello los extranjeros, porque los nuestros se lo traen, sirviéndoles España de puente». [3] Esta forma del mal,

---

(1) Villatoro : fóleo 57.

(2) *Cádiz, emporio del Orbe*; página 373.

(3) Jerónimo de Zevallos : *Arte real*, etc. (1623), página 152.

que nos expone también autoridad tan grande como Campomanes, tenía sus raíces echadas desde antiguo : «las casas extranjeras —nos dice—establecieron sus almacenes en Sevilla a la sombra de esta aduana exclusiva, y por medio de comisionados españoles, disimuladamente hacían el comercio directo de las Indias».

Ese mismo estanco del tráfico, facilitó sin duda el contrabando. «No avrá — dice un excelente conocedor de las Indias (1) —, quien siendo leal vassallo de V. M.d y deseando el bien de su patria, pueda negar el daño evidentísimo que tantos años ha, se está experimentando en esta Monarquía y sus dominios, de permitir que tan fraudulentamente comercien y se hagan dueños de las riquezas de estos Reinos los extrangeros».

¿Cuáles fueron las causas que llevaron a nuestro comercio a manos de extranjeros? La fundamental, fué el decaimiento de la producción española, debida a múltiples motivos, que no puedo detenerme a investigar en este lugar, citando algunos, de pasada, más adelante. Consecuencia suya, fué la necesidad de adquirir fuera de España los artículos que pedían de las Indias, y esta necesidad, unida a la decadencia naval, que se marca poco a poco desde la ruína de «la Invencible», lleva al empleo de buques extranjeros para la importación de los géneros de consumo, y hasta para las flotas que se formaban para América; llama así, y atrae a los extranjeros; quienes, por fin, llevan personalmente sus negocios, abandonados por los indolentes españoles, poco aficionados a emplearse en tales menesteres, satisfechos con saberse dueños de las minas del Nuevo Mundo. «Lo que devemos sentir es, la inadvertencia nuestra, que por no haver sabido favorecer, fomentar, estimar, y premiar los comerciantes, está oy lo más de los comercios en poder de Extrangeros, que se han hecho señores de ellos, enriqueciendo, y ennobleciéndose con lo mismo que nosotros estamos despreciando». (2)

Repetiré la manoseada cita de Sancho de Moncada : (3) «Y comunicando yo esto con hombres prácticos en negozios dizen,

---

(1) Varinas : *Memorial de Fr. Juan de Castro.*

(2) Villatoro : Veitia.

(3) *Discurso I.* Fóleo 8.

que los Extrangeros negocian en España de seis partes las cinco de quanto se negocia en ella, y en las Indias de diez partes las nueve; de modo que las Indias son para ellos, y el título, de V. Magestad, *pues las flotas enteras les vienen consignadas.*»

Las cargas enormes, que, como veremos, afectaban al comercio legítimo, y que pueden apreciarse por lo dicho sobre el coste del convoyamiento, y el recargo que las condiciones en que se efectuaba dicho comercio, ocasionaban en los precios, como veremos en su lugar, daban margen, permitían e incitaban al contrabando, que adquiere proporciones estupendas, favorecido y facilitado principalmente por las factorías que otras naciones iban instalando en Islas y regiones abandonadas por nosotros, o de que, por lo débilmente ocupadas que estaban, nos expulsaban con facilidad (como en parte, de la Española, San Cristóbal y otras); por los navíos sueltos llamados de «registro», especialmente los destinados a Buenos Aires; por los buques de los asentistas de negros; y por el tráfico permitido desde las Islas Canarias : contrabando que, dado el caracter monopolista del comercio oficial, corroe a éste y le lleva al estado anémico en que lo encontramos al final del siglo XVII. La extensión de aquellas costas, la reglamentación extremadamente minuciosa, que hemos visto regía respecto al destino de las flotas, de cada uno de sus buques, y de sus cargamentos, que por otra parte tocaban en muy pocos puertos, y obligaban a multiplicar transportes, trasnbordos, e intermediarios, para repartir los géneros por el país, son también otros tantos motivos que entregaron a los extranjeros el comercio, y engrosaron el contrabando.

Se hacía éste en las mismas Flotas y en los mismos puertos de salida; en 1597 se manda por ley poner «guarda en las Naos de Armada [esto es, en las que el Estado enviaba, e iban de convoy], que llevaren permissión», para evitar fraudes; y se especifica más en 1614 : «no solamente en las Naos de guerra, sino tambien en las de merchanta, y no permitan que se les arrime barco, ni otro género de embarcación» : pero una cédula de 1613, confiesa, que para esos guardas «ordinariamente se emplean...

hombres vagamundos, que lo consiguen por intercessiones, no sirviendo sino de medianeros para fraudes»! [1]

Una instrucción hecha en Bilbao en 1654, nos explica otra de las maneras cómo se burlaban las más rígidas prohibiciones : «pues es notorio, que iban las naos francesas desde Roan y San Malo, cada una con mil y mil quinientos fardos, a ponerse en altura de veinte leguas de la frontera de Cádiz, en donde con los que navegaban en la carrera de las Indias ajustaban sus tratos y comercios; y también lo introducían por todos los demás puertos y lo pasaban a los paises de Castilla...» [2]

En la representación que en 1695 eleva a Carlos II el Marqués de Varinas, expone la otra forma en que, todavía con mayor descaro, se ejecutaba el contrabando; habla de «los perjuicios que se havian ocasionado desde el Congreso de Münster, con las franquezas que gozan las naciones del Septentrión en los Puertos de Andalucía, y en especial en la Bahia de Cadiz; y no es tan corta la mies de estos perxuicios que no haia perdido V. M.ᵈ en el referido tiempo pasados de sesenta millones»; y da como motivo de este fraude : «que se hace mui reparable á los mesmos extrangeros que continuamente ay en aquél Puerto, Navíos que sirven de Almacenes, para ocultar los derechos de Almojarifazgos...» [3]

En otro capítulo hemos apreciado la importancia que daban las leyes y las ordenanzas a las arribadas de navíos a puertos que no eran los de su destino. Era una forma más cómoda de hacer el contrabando. Por algo se les motejaba de arribadas *maliciosas* : sobre todo, el *desvío* a Portugal era una especie de costumbre y una de las preocupaciones, o de las ventajas, de los Generales de las Armadas de Guardia.

Las prohibiciones contra el comercio de los extranjeros, se repiten y se formalizan en los contratos internacionales. En la paz de Münster (1648) se acordó, respecto a las Indias Occidentales «que los súbditos del dicho Rey no navegarán, ni comer-

---

(1) Veitia, tomo II, página 6.

(2) Guiard : *Historia del Consulado de Bilbao*, página 495.

(3) Manuscrito 3034, fóleo 389.

ciarán en las [plazas] que ocupan los dichos señores Estados, ni los súbditos de los dichos señores Estados [Holanda], en los que están ocupados por el dicho señor Rey»; y en las que se ajustaron en Madrid a 23 de Mayo de 1667 con el Rey de la Gran Bretaña, se confirma y extiende esta convención a los ingleses: «en los puertos, senos, rias, baias, estrechos, y corrientes, donde hasta aora se ha acostumbrado y usado aver trato, y comercio entre las dos naciones», siga todo como ha estado; y por lo tocante a las Indias, se acuerda lo mismo que con los holandeses. Ya veremos en su lugar la eficacia de semejantes cláusulas. Desde luego, allí se reconoce a esas naciones el derecho a continuar la ocupación de los puntos de América en que se habían instalado; que, en especial la de Jamaica, fué trascendental para nuestro comercio; foco perenne de contrabando y, por remate, nido y refugio de piratas.

Relacionada con esta preponderancia del comercio extranjero, se halla una curiosa cuestión, originada por la creación de la Casa de Moneda en Lima, pretendida por aquel Consulado en 1682, y establecida en el siguiente,[1] con la orden complementaria de que sólo se permitiese traer a España plata amonedada, excluyendo la pasta o barras. Se opone el Consulado de Sevilla; pero el de Lima hace constar que el interés de Sevilla, porque se continúe llevando la plata en barras, existe porque los extranjeros venden «sus Mercaderias á los Comerciantes de Andalucía, ó las remiten por su quenta costo y riesgo, por bia de factorage y encomienda con personas de su confianza; términos en que ordinariamente prebienen, que los Retornos ó Pagas, sea en Pasta y no en Reales...», por lo que «es preciso que *los dichos comerciantes, extrabíen* las Barras y demás Pasta; Assi porque no tienen otro efecto con que hacer las Pagas, como por su propia ganancia...»; y completa su información, explicándonos «que la causa de los extrabíos [de plata] nace de que los Extrangeros se an ingeniado de suerte que los

(1) Ya en 1535 el Emperador había mandado en la Ley I, libro IV, título XXIII: «Que en México, Santa Fé y Villa de Potosí haya Casas de Moneda.» Hay otras muchas Leyes, en el mismo Título, sobre este asunto.

Comerciantes de España (*que las maiores cargazones que bienen* en los Galeones y Flotas *son de su quenta*) les dén manera de negociar, baliéndose para introducirlas de Testas de Españoles». (1)

Por cierto que el rigor con que quiso cumplirse la disposición adoptada, hizo que no habiéndose podido amonedar a tiempo unos tres millones, para que alcanzasen la flota de 1688 para España, no se permitió su envio en pasta, ocasionando a los comerciantes que con aquella plata tenian que liquidar sus débitos, trastornos importantísimos, habiendo quien pagó hasta 40 % de prima, para poder cumplir sus compromisos en Europa; con lo que en 1689 se concedió permiso para remitirla en barras, en casos análogos. (2)

No hay que olvidar, que desde la Edad Media (ya figuraba en las leyes de partida, ley X, tit. XX, part. III), se hallaba prohibida terminantemente, bajo graves penas, la extracción de metales preciosos y de dinero; prohibición numerosas veces confirmada en los tiempos siguientes.

También es interesante la oposición repetida del Consulado de Lima a los permisos de comercio con el Río de la Plata de que antes he tratado. Decia el Consulado, una de las veces, que en el año en que habia navíos de permiso para Buenos Aires, se perjudicaban las Rentas Reales en el Perú en 240 mil pesos, por el contrabando que por el Tucumán se introducía sin pagar los derechos. Se decidió por fin establecer una aduana seca en el Tucumán, cobrando 50 % de los géneros que de las comarcas del Plata se llevasen a las provincias de la costa del Pacífico; y se fundamenta la disposición;(3) «porque se ha entendido, que contraviniendo á estas calidades, llevan los géneros y mercaderias á la Gobernación del Tucumán, y al Perú, en grave daño, y perjuicio del comercio de Sevilla...»; se crea esa aduana seca en el paso del Río de la Plata hacia el Perú, y en ella «se cobren cincuenta por ciento de derechos, demás de lo que se

(1) Villatoro, manuscrito citado, fóleo 82.

(2) Villatoro, manuscrito citado, fóleo 84.

(3) Ley I, título XIV, libro VIII, *Recop. de Indias*.

hubiere cobrado, así en Sevilla, como en el Puerto de Buenos Ayres». Los frutos del país podían pasar libremente, sin derecho alguno,[1] pero estaba prohibido que pasasen pasajeros.[2] Pero el comercio ilícito (así legalizado), resistía este derecho : ¡y se continuaban introduciendo géneros pagando el 50 %! Esto da idea exacta de las circunstancias en que se comerciaba en aquellas regiones, y explica el contrabando. Ya en 1617, discutiendo los permisos para Buenos Aires, en carta al Consejo de Indias, decía la Casa de Contratación «que con este corto principio se les dava más mano á las trazas y fraudes que usaban para sus grangerias, por los grandes derechos y *costas que ahorraban* por la navegación de Buenos Ayres»;[3] y añade Villatoro que «avia quedado aniquilado el [comercio] de Lima, con los permissos de introducción por aquel puerto [Buenos Aires], no solo llenándose por este medio unas y otras probincias de géneros, que imposibilitavan la continuación de las ferias, y los gravísimos incombenientes de que los cargadores de buelta al Callao no hallaban á quien benderlos, sino extraviándose el tessoro sin quintar»; ya hemos visto que no hubo otro remedio que tolerar ese tráfico; y por cierto que «el gran contrabando que á despecho del Consulado de Lima se introducía por Tucumán, y otros puntos del alto Perú, fomentó la industria naval propia de ríos», para cuyo tráfico construían unas típicas embarcaciones de poco calado, sumamente curiosas, a juzgar por la descripción que nos dá de ellas el P. Cappa.[4]

Otro camino abierto al contrabando, era el comercio con las Filipinas, que las leyes limitaban[5] en buques y en su importe

(1) *Recop. de Indias*, ley X.

(2) Id. ley XIII.

(3) Villatoro, fóleo 30.

(4) Cappa, tomo XI, página 150.

(5) En 31 de Diciembre de 1604 : «Que para la contratación de las Islas Filipinas, con la Nueva España, haya 4 Navíos de cada doscientas toneladas, y no más : los quales, sean de su M.d; y naveguen dos cada año; y los otros dos, queden en el puerto aderezándose, para hazer viaje el año siguiente. Y no naveguen otros Navíos grandes, ni por quenta de particulares.» (Montemayor, *Leyes y Ordenanzas de Indias*, fóleo 143); y en 1608 : «Que á las Islas Filipinas no se permita llevar más de los 500 mil pesos de la permisión que está concedida... salvo los sueldos, en dinero, de la gente de mar». (Idem, fóleo 146.) Sin embargo, *pasaba de 4 millones* el valor del tráfico.

estrictamente. En un manuscrito de 1707 de la Biblioteca de París,[1] en que se trata de lo mucho que el comercio ilegítimo de Méjico y Perú había defraudado a la hacienda, se lee : «Otra pérdida es la del tráfico abierto que han introducido al puerto de Acapulco desde el Perú, pues consta que de 8 años a esta parte han entrado del Perú al Puerto de Acapulco, más de 600 embarcaciones, que han ido y venido cargadas de plata y cacao, y de retorno cargadas de ropa de la China».

A consecuencia de este contrabando «interior», si así puede llamársele, en 1636 se ordena : «cese en adelante, y se extinga este comercio del Perú con la Nueva España, por los graves daños que de ello se han experimentado». Pero como eran mayores los que producía la suspensión del tráfico, en tiempo de Carlos II (1667 y 1670) se permiten «dos vajeles de á doscientas toneladas, que lleven doscientos mil ducados de permissión».[2]

Se ve, por lo dicho, el triunfo completo del contrabando.

Algunos de estos males, se palpaban, se conocían, pero se carecía de medios para combatirlos. Por ejemplo : el que se asentasen en las Antillas colonias extranjeras.

En Santo Domingo, los franceses habían ido apoderándose de la mayor y mejor parte de la Isla. Por dos o tres veces, se estuvo a punto de echarles, al castigar a los filibusteros, como veremos; no se hizo, a pesar de haber tenido en la mano la ocasión de lograrlo; pero aunque se desaprovechaban ocasiones, se pensaba en los medios más raros : con ocasión de la guerra en Sicilia, a que se llevó alquilada una escuadra holandesa, se quiso universalizar este recurso medioeval, y se estudió seriamente en utilizarlo para destruir aquel nido de piratas y asiento de contrabando, aunque no tan importante como el de la Jamaica. Pedían los holandeses 500 mil pesos. Varinas, que en 1669 sostenía la necesidad de recuperar la Jamaica, pacíficamente o por las armas, por motivos políticos y comerciales, por no haber medio, según él, mientras la poseyesen los ingleses, de asegurar las regiones americanas, «de cuya gran circunferen-

(1) Citado en Cappa, tomo XII, página 35.

(2) Montemayor.

cia se podía llamar Jamayca el centro», se opone en cambio a que se contrate con los holandeses la expulsión de los franceses de la Isla Española; y como tiene razón en varios puntos, y agrega observaciones que no carecen de interés, copio sus palabras; trata de lo inútil que sería realizar lo proyectado si no se trajesen nuevos colonos, y agrega : «si la sangría de 500 mil pesos dados a los olandeses a de enflaquecer la Monarquía y no ha de quedar reparada la Isla, sino en el mismo peligro, quánto mejor Consejo de Estado sería que con ese caudal se formase 20 fragatas naturales (que se puede muy bien administrando por buenas manos), para que las operaciones se executen con los propios... y la conveniencia sea para sus vasallos, sin permitir el vilipendio que salga fuera del reyno...; demás de las buenas consequencias que resultarán teniendo la Mag.[d] Cathólica armas natales con que hacerse respetar en Mar y tierra; deviéndose tener muy presente, que por averse olvidado este empleo en España es la razón porque ocupan franceses la isla de Santo Domingo y las demás de la América...» [1]

Y voy a terminar, con una curiosa idea, relativa al comercio con los extranjeros y al de América. Defiende Sancho de Moncada, el que se estorbe y hasta prohiba, si preciso fuese, la introducción de géneros extranjeros; y la objeción que prevé que se le haría, de que, vedadas las mercancías extranjeras, vedaran ellos allá en sus países las nuestras y se acabara el comercio de España, contesta con plena confianza : «Lo segundo, porque España *tiene bastante comercio en las Indias y assí el demás no le haría gran falta...*; y como supone que, en consecuencia, Milán, Nápoles y Sicilia tratarían entonces exclusivamente con España sus telas, y sedas, etc., concluye: «El provecho desto, es travar y unir V. M.[d] más sus Reynos de Italia con los de España, con mayor comercio, y amistad, que resulta de mayor trato, como advirtieron los discretíssimos Reyes Católicos...» [2]

He aquí al «*expléndido aislamiento*» de que nos hablaba hace pocos años, el célebre Chamberlain en Inglaterra, procla-

---

(1) *Memorial de Santo Domingo.* Biblioteca Nacional, Manuscrito 3034.

(2) Sancho de Moncada : *Discurso I,* fóleo XII.

mado y defendido con casi dos siglos de antelación, por un Canónigo español. *Nihil novum sub sole.*

En definitiva : Ya hemos visto como las leyes, cuando no se adaptan a las cuestiones que deben regular, cuando no se busca el verdadero origen de los males, cuando no se hace que el pueblo ponga de su parte lo que le corresponde que, a las veces, como aquí, es casi todo, son letra muerta. Se prohibe el trato a los extranjeros; se hace de este principio la base de la organización colonial; y aquel comercio cae en esas manos de que se había querido apartar, y son ellos casi los únicos que se aprovechan de él, y lo manejan. Importantísima enseñanza de esta historia. Sin ambiente, sin espíritu en el país que responda a ellas, las leyes, por acertadas que sean, son meros espejismos.

Aparte de esto, se encontraba trazado un camino, y era indispensable conservarlo. Existía una panacea legal, para curar los males crecientes que todos lamentaban; y sin preocuparse, los gobernantes, de si la enfermedad radicaba en la legislación, o era falta de actividad, de educación del pueblo; y sin acertar a ver que el fenómeno se producía y mantenía, a pesar de las leyes, se aferran a la medicina conocida, a la prohibición por las leyes, que era la que tenían ante los ojos, la que había resultado inútil. Podrán variarse detalles, modificarse minuciosidades, mas la tendencia se conserva; nos movíamos dentro de las mismas murallas; subsiste, como en todo, el carácter rutinario, tradicional, característico de la casa de Austria; y como ya habíamos perdido el espíritu, la iniciativa, el empuje que habían animado a aquellos puntos de partida y a aquellas disposiciones primitivas, dictadas con la mira de fomento, de la industria y de la riqueza nacional; y como también las bases en que se apoyaba el edificio, el poderío, la preponderancia y el respeto de la nación, su hegemonía naval, el valor de sus súbditos, habían cedido, ¿qué otra cosa podemos encontrar, al cabo de dos siglos, más que ruínas, decadencia y malestar, cuando no se habían sabido aplicar eficaces remedios, buscar orientaciones, tratar de encontrar nuevos caminos que detuviesen la caída, y, sobre todo, procurar con decisión y eficacia la renovación de aquel espíritu? Y mírese por todos lados en aquella épo-

ca : aun los hombres más avisados, implícitamente, sin darse cuenta, aun viendo y conociendo los errores, buscan los remedios, fatalmente, dentro de la misma organización, en el mismo campo en que se mueven. Quiren salir del pantano en que han caído, tirando ellos mismos de su propia coleta. La grandeza y la profundidad de miras, habían desaparecido, el horizonte se empequeñecía. Se creía, como hoy entre nosotros (lo hemos heredado), que bastaban unas cuantas líneas de una ley para corregir, para mover : se olvidaba la indispensable necesidad de *hacer*, de trabajar, de educar, de que la ley correspondiera al espíritu del país, para obtener eficacia.

El trato con los extranjeros y el contrabando, su consecuencia, nos enlaza la actual con la materia del capítulo siguiente.

Capítulo V

COMERCIO

I. - MANERA DE COMERCIAR



A estadística de nuestro comercio (oficial) con América, estadística como la que, a buen seguro, ninguna otra nación podrá presentar pareja, duerme en nuestros archivos de Sevilla. La mayor ventaja de la Casa de Contratación, que es el conservar a las generaciones siguientes la historia comercial más interesante del mundo, no se ha aprovechado. ¡Qué obra tan meritoria, la de quien ordene y publique datos tan valiosos! ¡Labor digna de nuestra ilustre Academia de la Historia! Pero tengo que conformarme con los hechos, y prescindir, por hoy, de utilizar en mi estudio materiales documentales de indiscutible fuerza, de inapreciable valor, definitivos, cuya existencia presumo, pero de que no puedo disponer. Satisfactorio sería para mí, si este mi escrito moviese a algún ilustre removedor de archivos, perito en tales trabajos, a desenterrar aquellos tesoros históricos. La inauguración del Archivo de Indias lo facilita. Por fortuna, para la época de que trato, existen algunos documentos que nos han de permitir apreciar,

aunque no con la exactitud que fuera deseable, el comercio con aquellos países, y su riqueza productora. Pero antes, permítanseme algunas pinceladas, para caracterizar a aquel tráfico, que completen, de paso, las observaciones de los párrafos precedentes.

¿Cuándo empezó el comercio con los nuevos países descubiertos?

No lo sabemos : las primeras expediciones eran puramente de exploración y de conquista : es natural que llevasen en ellas mismas cuantos elementos precisaban los descubridores y los conquistadores; es probable también, que aún después de asentados ya en algunas regiones, las necesidades de gentes rudas, atrevidas, como por precisión debían ser los primitivos pobladores, no serían muy refinadas, y por tanto que el comercio se limitase a lo meramente útil y necesario. Aparte de las cuatro expediciones de Colón, conocemos la de Rodrigo de Bastidas, vecino de Triana, con sus dos también célebres compañeros Juan de la Cosa y Andrés Morales, que parten con dos navíos en 1501 con el propósito de descubrir nuevas tierras. En 1502 sale la gran flota en que el Comendador Obando fué a la Española, con 2,500 hombres y 31 buques (ya la he citado anteriormente); pero no hay noticia de expedición de carácter puramente mercantil. Y sin embargo, existía comercio, y su importancia debía ya dejar entrever los grandes vuelos que en tiempos posteriores ha alcanzado, pues de otro modo, no tendría razón de ser la fundación de la Casa de Contratación en Sevilla, en 1503. Aquellos grandes reyes, con sus elevados puntos de vista, que maravillan al que los analiza, atendiendo a los recursos, a las miras y la cultura de la época, vislumbraron, de seguro, lo que aquel comercio debía llegar a representar para el fomento y bienestar del país; y nos lo prueba, además de esta fundación, además de sus numerosas disposiciones en favor de la industria, de la construcción naval, de la navegación, etc., el que en 1506, según dice Herrera, se diese licencia para que *todos* los naturales de estos reinos pudiesen enviar a las Indias *sin derechos, ni cargas de ninguna especie,* cuantas mercaderías quisieran; sin más limitación que la condición de que «fuesen vecinos de Se-

villa», y de que tuviesen bienes raíces en ella; no queriendo retener la corona para sí misma, el monopolio de un tráfico que tantas riquezas le prometía, y que sin dificultades hubiese podido escapar o arrendar en aquellos momentos. Pues consta asimismo, como ya he dicho, que por cédula dada en Burgos a 6 de Mayo de 1497, cuyo texto no se conoce, pero que se halla citada en la de 28 de Septiembre de 1543, que la anula «y por otras Cartas y Cédulas é declaraciones que despues se dieran ansi por los Reyes Catholicos, como por Nos [el Emperador]», mandaron los Reyes Católicos, que «por el tiempo de su voluntad, de todas y cualesquiera mercadería que de las Indias se traxesen á estos reynos, no se llevasen derechos de almoxarifazgos, ni aduana, ni almirantazgo, ni portazgo, ni otros derechos algunos, ni otra alcabala de la primera venta», (1) y asimismo declaran libre cuanto se llevase a las Indias.

Importantísima disposición (insistio sobre ella), encaminada, sin restricciones, como se ve, a desarrollar aquel tráfico sin pretender el menor aprovechamiento para sí ni para la hacienda, y que por completo evidencia que los móviles que tuvieron al crear la Casa de Contratación, como de aquí puede desprenderse, no podían ser bajo ningún concepto el que sirviese para el fisco, que no existía ni intervenía a fuer de interesado, en forma alguna, sino el encauzar, facilitar, y fomentar y defender el naciente tráfico. Y así era, pues ni tan siquiera el monopolio de Sevilla se mantiene como fundamental, ya que, a 15 de Mayo de 1509, se mandó que los Navíos que no quisieren ir a Sevilla por «tener la entrada trabajosa», pudiesen registrarse en Cádiz. Lo esencial era asegurar la navegación (2) y facilitar el tráfiico.

Y firma más aún, esta opinión, y que esta alteza de miras continuaba en los primeros Austrias, lo ocurrido con la disposición del Emperador, de 1529, abriendo el tráfico con las Indias los puertos que en su lugar se han visto. En el siglo XVIII, entre los

---

(1) *Cedulario de Indias*, tomo DCCXVIII, fóleo 302.

(2) Véase, p. e., lo que dice Fray Thomas de Mercado, en 1571 : «Que aun este año se partieron seys naos por Noviembre y Deziembre, y todas seys se perdieron en Gran Canaria», fóleo 116, v.

puertos a que esta pragmática concedía licencia de despachar navíos para Indias, se abrió una investigación al efecto de averiguar *el uso que se había hecho* en ellos de la concesión de ese permiso : la mayoría de ellos, contestaban que no sólo no conservaban allí documentos relativos a implantación o existencia de tal tráfico, sino que ni memoria siquiera de la concesión. Tan sólo Málaga la utilizó; y aun allí cayó bien pronto en desuso, teniendo su atención dedicada a la exportación de sus excelentes frutos a otras regiones de Europa. La poca intensidad comercial, que, además, se concentraba en pocos puertos americanos, las dificultades y el entorpecimiento del obligado regreso a Sevilla, el peligro de la competencia con las fuertes casas comerciales sevillanas conocedoras del negocio, la inseguridad de la navegación, y otros de carácter local, serían, aglomerándose y combinándose entre sí, los principales motivos de este desuso. Pero la concentración comercial, el monopolio sevillano, adquiere en su defensa un grave argumento con este hecho : y el desuso de este permiso real, nos prueba, que la previsión del emperador fué más allá de las necesidades del país. Y, en efecto, recapacitando, y procurando ponerse en las circunstancias de aquellos tiempos y de aquel tráfico, la solución natural, acertada y conveniente, no podía ser otra que la adaptada. La grandeza y amplitud de miras, que respiran todos los detalles, el absoluto desinterés de los Reyes, son verdaderamente admirables.

Recopilemos lo hasta ahora dicho.

En los comienzos, el tráfico era libre; la época de despacho de las flotas, lo mismo, aunque el peligro de atravesar el Atlántico en épocas tormentosas regularizaba en cierto modo las expediciones, y la lentitud de carga, la reunión y preparación de las naves y del personal, para travesía tan peligrosa, las espaciaba y reducía en número. Ya desde 1567 se esteoritipan las salidas en la forma expuesta en otro párrafo. Iban cargamentos destinados desde España (ya he relatado las prohibiciones de variar los destinos), a Cartagena de Indias, Honduras, Cuba y otros puntos, pero el grueso de los Galeones se dirigía a Puertovelo, y el de la Flota a Nueva España, a la Veracruz. A la lle-

gada de las Armadas, para la venta de los cargamentos, se establecía la *feria*, que venía a durar alrededor de un mes; y se procedía después al cargue de los frutos y plata y oro para el viaje de retorno, generalmente en una única expedición desde la Habana, punto de reunión y de partida, como ya se ha dicho. Navíos sueltos o de permiso, se despachaban en épocas y condiciones varias.

En los tiempos de florecimiento, en el último tercio del siglo XVI, la capacidad de «*los Galeones*» para el Perú, suele tomarse por la mayoría de escritores, de unas 15,000 toneladas en números redondos, y de 12,500 la de la Flota para Méjico, números sobre los cuales conviene hacer algunas observaciones. Uno de los más ilustres y bien documentados economistas españoles, el célebre Campomanes, acepta también estas cifras, (1) y lo que es más, las acepta para la época correspondiente a Carlos II; un siglo antes de cuando él escribe. En este tiempo, consta de modo indudable, por las afirmaciones de Veitia, que luego citaré, por escritos oficiales de los Jueces de la Casa de Contratación, y por otros, no sólo que se suspendió con frecuencia la salida de flotas, haciéndola cada dos, y a veces más años, (2) en vez de ser anual, sino, que su capacidad era muchísimo menor: 3,000 y hasta menos toneladas también la de Tierrafirme. Y afirma Veitia, quien tenía a la vista y manejaba la documentación, y que además debía conocer perfectamente ese punto, ya que el decaimiento debía ser, a no dudar, el tema preferente y la mayor preocupación del Juzgado sevillano de la Contratación (y hasta probablemente de toda la Ciudad), que *en los mejores tiempos* solía ser la capacidad, de 8 a 9,000 toneladas, aunque por excepción algún año se *duplicó* la flota. Lo que creo yo posible, y atenuaría estas diferencias, es que a este buque o capacidad citados por Veitia, deba añadirse lo que cargasen los navíos de la Armada de Guardia, y que, en total, en las épocas florecientes, las mercancías alcanzasen el número aceptado, como término medio, de 15,000 y 12,500 toneladas. Pero, sin

---

(1) *Fomento de la Educación Popular*, tomo I, página 436.

(2) Garrote dice: «que había siete años cumplidos que no salían a hacer viaje».

nuevos datos (que probablemente podrán encontrarse con todo detalle en el Archivo de Indias), esto no pasa de ser una mera conjetura, y aun así, las cifras referidas sólo serían aplicables al siglo XVI, nunca a los finales del XVII. Y aclarado de este modo este importante fundamento de juicio para la importancia del comercio de Indias, que completaré luego, vamos ahora a ver cómo se efectuaba el comercio en aquellas tierras.

Arribada la flota a Cartagena o Portobelo, como ya indiqué, se abría la feria, por un plazo de 20 a 30 días, con el concurso de todos los comerciantes de las distintas regiones, que, en la época acostumbrada de llegada de la Flota, acudían allá a sus compras. Se *pregonaban* los registros, esto es, la nota de las mercancías que la Flota llevaba, y con el conocimiento de ellos, se fijaban los precios de apertura de la feria : probablemente con algunos dias de intérvalo : y lo deduzco así, de que los plazos de pago se regulaban por la ley de 21 de Marzo de 1608, [1] que dice : «que el cumplimiento de los pagamentos de mercaderías de las Flotas, no se ha de entender, ni entienda quando se pregonaren los registros, sino habiéndose abierto el precio de ellas en Cartagena, y Portobelo, y estando corrientes las compras; sin embargo de las obligaciones, conciertos y asientos que en contrario hubiere, porque en quanto á esto dispensamos...»

Y ¿cómo se regulaban esos precios?

Claro está que la base eran los precios de origen; y como el origen del comercio de Indias, estaba en Sevilla, el valor de los géneros en España, era lo primero que en ellos influía. Aquí encontramos el primer motivo inicial de su encarecimiento. En los primeros tiempos, cuando los géneros eran de producción española, la demanda americana, unida al consumo interior, también acrecido por la prosperidad del país, alcanzó tan enormes proporciones en relación a lo que podia producirse, que las fábricas tenían pedida toda su producción con seis años de anticipación; [2] y los precios subieron al punto, que las Cortes, obcecándose y mirando tan sólo a la situación del momento,

(1) Ley XLV, título XXXIII, libro IX.

(2) Cortes de Valladolid, 1545.

llegaron a pedir que se prohibiera la salida del reino, aún para las Indias, [1] de las manufacturas españolas : y en efecto, se les atendió en parte, con la desatinada legislación del año 1552, que dificultó la exportación, precisamente cuando aquel encarecimiento ponía a la Industria nacional en condiciones de inferioridad manifiesta en su lucha contra la extranjera. Se libra en dicho año, a los géneros importados, de las condiciones y comprobaciones de calidad que minuciosamente exigían las leyes y las ordenanzas gremiales, para los del país, cuando hasta entonces habían estado equiparados unos y otros; con lo que se encontró nuestra industria doblemente desarmada ante la competencia : por ser mucho más cara la producción, dado que el coste de la vida, merced al incremento del dinero y metales preciosos procedentes de América y a este mismo encarecimiento de las mercancías, creció más y con mayor rapidez en España que en el resto de Europa; por la mano de obra, que, entonces como ahora, era de menor productibilidad; y por hallarse nuestra industria sujeta a reglamentos, comprobaciones y limitaciones, que no afectaban a los productos extranjeros : causas que en unión de la falta de afición a la industria, característica de nuestro pueblo, fueron los más influyentes motivos de la sustitución de nuestros productos y absorción del tráfico español por los extranjeros. Las Cortes, los Monarcas y el Pueblo, todos de por sí y todos a una, habían olvidado o no se percataban de que lo interesante y lo fundamental era buscar la eficacia en la producción, mejorar la productibilidad.

Y que en realidad la subida de precios era alarmante, aunque el remedio que se le aplicó no podía ser más funesto, podemos verlo en la típica descripción que hace Mercado [2] de un caso concreto : «yo vi valer en Granada los terciopelos á veynte y ocho, y á veynte y nueve reales, é yr un nescio de gradas y darse á mercar y atravessar tan indiscretamente para la carga de una caravela, que en espacio de quinze días las hizo subir á treynta y cinco, y á treynta y seis. En el qual estilo se queda-

(1) En 1548.

(2) Fray Tomás de Mercado : *Tratos y Contratos* (1571), página. 95.

ron los terciopeleros, y texedores, y assi también pedian á los vezinos... A este tono sucede cada día en Sevilla en los precios...»

Y cuando empezó la introducción de géneros extranjeros, y éstos formaron la gran masa de lo que se llevaba a América, tampoco se redujeron los precios, porque entró entonces la práctica de comprar a los extranjeros al fiado : al principio, a pagar en las Indias, lo que obligó a legislar «que de alli adelante los dichos extrangeros, no puedan vender, ni vendan mercaderias fiadas á pagar en las Indias»; disposición, como puede comprenderse, completamente ilusoria e inútil; después se compró a pagar en Europa, pero a plazos más largos, y era corriente fijar el pago al retorno de la Flota : «y como la ropa fiada va cargada la tercia parte más del justo valor, sale á un precio excesivo». Esto era lo usual, pues «todos cargan fiado», nos dice un contemporáneo ducho en estas materias. [1] Esto por lo que toca a los precios originarios.

El beneficio del comerciante que compraba al fiado y enviaba sus mercancías, no sobre pedido, sino a venderlas como pudiera y resultara en las ferias americanas, tenía por necesidad que ser muy alto. Se citan 100, 150 y hasta 300 %. [2] Más probable me parece que se calculase en América con precio doble del que aquí se pagaba, lo que, descontando el grande costo del transporte y los gastos del viaje del mercader, o de comisión en otro caso, los deterioros, mermas, etc., podría venir a dejar cosa de 50 % de beneficio. Fray Thomas Mercado trae algún ejemplo, al que no falta cierta autoridad, pues, aunque los precios que indica no son los reales, sino los hipotéticos, no creo que al fijar él los que tenían en las Indias, duplicando los de aquí, se separase de lo usual entre comerciantes, para los que precisamente él escribía; confirmaría, en este caso, la suposición que, por otras indicaciones, he hecho.

---

(1) Mercado, l. c., fól. 94 : «los que aquí cargan..., mercan casi toda la ropa, al fiado á largos plazos, y por el consiguiente muy cara».

(2) Puede verse : Osorio en el *Apéndice I* a la *Educación Popular*, de Campomanes. Lo incluyo en mi *Apéndice n.° II.*

Y en América, ¿cómo se vendía? ¿Qué influía allí sobre los precios? Nos lo explica el mismo Mercado : «En Nueva España comunmente se vende fiado : en Tierrafirme, aunque se solía vender de contado (que era una de las buenas cualidades, o la mejor que tenía aquella negociación) ya se vá introduziendo tambien el fiado. Porque es tanta la gente, y tan grande la quantidad y multitud de ropa que vá, que no puede el Perú con toda su riqueza acaudalar para pagar toda una flota, que comunmente es muy gruesa en número de naos.» [1] Con lo que al mismo tiempo nos hace vislumbrar la intensidad del comercio de sus tiempos.

Generalmente con la flota iban los comerciantes dueños de los cargamentos, o sus factores. A este fin, como hemos visto, estaban por las leyes autorizados a pasar a las Indias, por tres años; «previa permissión de sus mugeres», no se olvide. Para ello debían embarcar mercancías por valor de 300,000 maravedís por lo menos; algunas casas se valían de socios o representantes establecidos en aquellos países. Era corriente que los negociantes de América adquiriesen en bloque algunos cargamentos enteros, comprándolos, a veces, antes de desembarcarlos, a pesar de la costumbre establecida (sin duda para equilibrar diferencias en las cotizaciones), de que cada envío comprendiese no sólo variedades y clases distintas, sino géneros los más diversos, mezclándose en la misma partida, del mismo comerciante, telas con frutas y otros artículos; lo que en las compras en globo [2] obligaba a una cierta compensación en los precios, y supone desde luego un beneficio comercial de gran importancia, por lo menos en algunas de las principales mercancías. A la llegada de las Flotas, se formaban ferias en Portobelo, en Cartagena y Veracruz, para el despacho de los cargamentos que conducían, y que los comerciantes americanos se encargaban de repartir desde aquellos centros, al resto

(1) Es la época de apogeo : escribe en 1571, (antes de ordenarse en 1573, en definitiva, la salida en Flotas), y naturalmente que la impresión que traduce es la de algunos años antes.

(2) «...se vende toda la cargazón junta, pequeña ó grande, y no osaran despernarla, ni sacar della cosa». Mercado, l. c., fól. 97.

del país. «Llegada la flota, se ponen en precio los cargazones (porque todas se despachan comunmente en 20 ó 30 días)».

Los precios, variaban, según el Padre Mercado, no porque hubiese mayor o menor afluencia de compradores, ni por la abundancia o escasez de dinero, sino en primer término, por la capacidad de la Flota, esto es, por la oferta de mercancías, y en particular de tejidos, que constituían el principal tráfico; en segundo lugar, en tiempos (en que escribía Mercado, 1571) en que la salida de las Flotas todavía era libre, influía en los precios, si se esperaba presto el arribo de más naos; y por último, la demanda, la necesidad que en el país se notaba de los diversos artículos, y más que nada, de ropas. (1)

Por lo demás, el trato era libre. El precio se ponía o formaba libremente; no había tasa; y por la ley de 8 de Abril de 1538 (confirmada en 1633), se disponía a este efecto(2): que las autoridades «no consientan, que á los Mercaderes de estos Reynos, que llevan vinos, harinas, y otros mantenimientos, ó mercaderías a las Indias, é Islas adyacentes, se les ponga tasa; que Nos permitimos, que lo puedan vender por mayor, ó menor como pudieren»; pero no se olvida el legislador de los consumidores, y añade: «pero á los regatones, que lo compraren para revender, se les ponga tasa, teniendo consideración á los precios á que les hubiere costado»; y en 1553 se disponía(3) «que los mantenimientos, bastimentos, y viandas se puedan comerciar, y traginar libremente por todas las Provincias de las Indias».

Por otra ley se les exime de la obligación de tratar por intermedio de corredores de comercio.

En lo que se estableció tasa en 1556, fué en la venta de esclavos negros, con la curiosa y por más de un concepto interesante disposición, de «que no se pudiesen vender en las Islas Españolas, de Puerto Rico y Cuba, ni en las otras, á mas de cien

(1) «Causas [de fijación de precios] que allá corren, y se consideran. Conviene a saber, si viene gran flota, si está la tierra á dentro falta, ó abundante de ropas: si se esperan tan presto mas Naos»; «porque las otras causas, ó circunstancias de aver muchos, ó pocos mercaderes, ó mucho, ó poco dinero, pocas vezes corren», fóleo 97, v.

(2) Ley VI, título XVIII, libro IV, *Recopilación de Indias*.

(3) Ley VIII, id., id.

ducados cada pieza : en las Provincias de Cartagena, Tierrafirme, Santa Marta, Venezuela, Honduras y Guatemala, á 110; en la de Nicaragua y en la de Nueva España, á 120; en las provincias del Perú y Rio de la Plata, á 150; en las del Nuevo Reyno de Granada y Papayán, á 140; y en las provincias de Chile, á 180 ducados; y en las negras de Cabo Verde, 20 ducados más por pieza». Pero en 1561 se revocó esta tasa y dejó libre también el precio de los esclavos.(1)

También rigió tasa en los buques; primero se reguló el volumen que podían ocupar las mercancías, y se dejó libre el flete : pero dice Veitia (en 1671) que «de muchos años a esta parte sucede lo contrario, porque ay tassa de lo que se ha de pagar por ella, [por tonelada], ques á razón de 44 ducados de plata á pagar en Indias por razón de flete (demás de los 14 ducados que en contado se dan en España por las Haberías — aquí «Haberías» se toma por «seguro» —, que éstos son por la seguridad y saneamiento que haze el Maestre de entregar bien tratado lo que recibe, ó pagar los daños que tuviere), y no la ay en quanto al tamaño». (2) Vemos aquí marcado el precio de los fletes, en la época de decadencia. La subida tuvo lugar en el período más crítico, en el momento de iniciarse la decadencia, en el último cuarto del siglo XVI. Thomé Cano, que había navegado más de 50 años, cuando escribe su obra *Arte de fabricar naos* en 1611, afirma : «E yo é llevado Tonelada a Cartagena de Indias, por doze Ducados de Flete, y dos de Averías. Y de presente, van á quarenta Ducados de Flete, y doce de Averías».(3)

La costumbre de negociar a plazo, de fijar el pago para la época en que se contaba con el regreso de la Flota, encerraba los inconvenientes y peligros que son de suponer, dada la relativa frecuencia con que, por miedo de corsarios o armadas enemigas, por temporales, por retrasos en la llegada del «teso-

(1) Antúnez : l. c., p. 140

(2) Veitia, tomo II, página 190.

(3) «Y valia quatro mill Ducados vna Nao de quinientas Toneladas, y vale oy quinze mill, que casi es tres vezes mas. Y el Iornal de Calafate, ó Carpintero, valia dos Reales y medio, y cuenta agora de dies a doze y catorze Reales.»

ro» a los puertos americanos de que salían los buques, por invernadas, etc., se retrasaba por meses, y hasta por años, el arribo de los caudales necesarios para satisfacer los débitos. No son raras, por este motivo, las «esperas» que se concedían a los comerciantes para sus pagos, ni los retrasos, ni las ampliaciones de las ferias de Medina del Campo, a las que solían referirse las letras de cambio, hasta la llegada o regreso de las flotas. Citaré, entre otras «esperas»,[1] las concedidas en 1636, 1640 y 1656: unas, hasta arribo de la flota, otras, hasta fin del año; y, anterior a ellas, la del año 1625, en que el Virrey del Perú dejó de enviar la armada a Panamá por recelo de una escuadra enemiga que había entrado en el Pacífico, y que obligó al Consulado de Sevilla a pedir «espera» de los débitos del comercio, que le fué otorgada.[2]

Desgraciadamente, no eran sólo los retrasos de las flotas, lo que entorpecía las operaciones comerciales. El estado de nuestra hacienda pública, era crónicamente desesperado. Más de una vez, los apuros llegaron al extremo de apoderarse del tesoro, de los caudales de los particulares enviados en los galeones, entregándoles a cambio *juros* (hoy los llamaríamos títulos de la renta o bonos del tesoro), que, aunque representaban el capital usurpado, imposibilitaban emplearlo, sin pérdida, como capital flotante, medio indispensable de comercio, con los trastornos consiguientes, y hasta ocasionando quiebras entre los afectados con tan arbitrarias y extremas medidas. La costumbre venía ya de antiguo. Las Cortes de 1555 (petición 110), y las de 1558 (petición 33), se quejan de que «por haber tomado para las necessidades de V. M. el oro y plata que ha venido y viene de las Indias, están perdidos los mercaderes, tratos y tratantes destos reynos, y ha cessado la contratación en ellos, de que se han seguido y siguen grandes daños é inconvenientes». Se les pagaba, como digo, en juros. En 1560 ordenó el Rey que no se volviese a hacer esto, aunque Tiepolo asegura [3] que continua-

(1) Hoy las llamaríamos «moratorias».

(2) Veitia, tomo II, página 80.

(3) Ranke : *Spanische Monarchie*, página 283.

ba el Rey retirando cada año 800 mil escudos de particulares, a cambio de juros. Se repite otras veces la misma medida; recordaré tan sólo otros dos casos. «En el año 1649 se valió S. M. de un millón de ducados de plata, de la que de cuenta de particulares se trajo registrada en los Galeones... para dar satisfacción en juros situados sobre la media anata de mercedes.» Caso hubo [1] en que el Rey llegó a tomar cargamentos de añil, que envió a Flandes para convertirlos en dinero, pagando a algunos de sus dueños (ni siquiera a todos) en moneda de vellón, que, con la depreciación enorme que tenía, y más con el aumento de valor oficial y con su abundancia, y no siendo aceptada por los extranjeros, ocasionó que algunos lo perdieran todo, y otros buena parte de su capital.

Por lo demás, fué medida muy útil para el fomento del comercio y para facilitarlo, el establecimiento en Lima y en Méjico, de Consulados de Comercio, en forma y con facultades análogas a los célebres de Burgos, Bilbao y Sevilla, con la acrecentada importancia que lo apartado de aquellos países daba a todas las instituciones oficiales.

Existían prohibiciones de comerciar en algunos, aunque muy pocos artículos; los principales eran la plata, oro, monedas, piedras preciosas, y la «mercancía» que en tantas épocas ha constituído en el mundo uno de los más importantes y el más vergonzoso tráfico del comercio: los esclavos; de cuyo particular ya he hablado con extensión. No deja de ser curioso, que uno de los artículos prohibidos[2] sean los «libros de romance que traten de materias profanas y fabulosas, y historias fingidas», lo que no impidió que dos terceras partes de la edición príncipe del Quijote, se vendiesen en América. Se excluyen también los pistoletes y arcabuces menores de marca, el hierro de Lieja, los clavazones, azadones, herraduras, etc., que no fuesen de Vizcaya. Por último se autorizaron algunos estancos, aunque con la explícita condición, de que no perjudicasen a los Indios, y por ello se excluía taxativamente que pudiera estancarse

(1) En 1656.

(2) Ley IV, título XXIV, *Recopilación de Indias.*

la cochinilla. No hay para qué observar, que la prohibición de comerciar en plata, oro, etc., era legal, pero no efectiva.

En 1628 se intentó el establecimiento de una Compañía comercial, que monopolizase el tráfico con América, a imitación de las célebres Compañías coloniales holandesas e inglesas; pero, tanto este proyecto, como sus reproducciones en los años 1630 y 1668, no llegaron a realizarse,[1] continuando por tanto ejerciéndose libremente el comercio por *todos* los que fueren súbditos castellanos, tras de los que hemos visto, habían sabido llegar a ocultarse los extranjeros.

De forma, que *el único* monopolio que sujetaba al comercio español con sus colonias (aparte del asiento de negros, que sin embargo se podía pretender libremente), era el sevillano del estanco de los registros, y de la salida y retorno de las Flotas a su puerto, o a los de Cádiz o Sanlúcar, que, en ocasiones, sustituían a Sevilla.

---

(1) Guiard : *Historia del Consulado de Bilbao*, páginas 235 y 445.
En el siglo XVIII se vuelve a insistir sobre la misma — retrógrada — idea, y se crean, efectivamente, varias Compañías coloniales.

II. - LOS QUE COMERCIABAN TRAÍDA DE PLATA



o deja de tener interés, una vez vista la manera de comerciar, el conocer más de cerca a los que comerciaban. La cuestión palpitante, la que preocupaba a nuestros abuelos, era la del rango, la de la limpieza de sangre, la hidalguía. Buena parte ha tenido, llevada al extremo que llegó, [1] en la decadencia económica de la nación. Y la tienen aún sus huellas, que no han desaparecido todavía, los prejuicios que contra el trabajo se habían arraigado a su sombra. Pero en el comercio de Indias, afortunadamente, las casas más ilustres de Sevilla, los «Ponce de León», los «Guzmán» y los «Ribera» tomaban parte activa; los linajes nobles de la Montaña, de Vizcaya, Navarra, Galicia [2] y otras, no se desdeñaban de participar en el comercio del Norte; entre los catalanes era ya una costumbre el intervenir en el comercio y navegación los caballeros y señores ilustres, quienes con frecuencia armaban navíos; [3] pero en el resto del país se discutía su compatibilidad con la nobleza, y esto era grave; sin embargo de lo cual, el ejemplo sevillano mucho influía para vencer tan transcendentales escrúpulos, y así podía escribir Veitia, quien se apoya —repito que la cuestión era grave— en la autoridad de Solór-

(1) Es sabido que los Tribunales tenían qne dedicar un día entero de la semana a las cuestiones relacionadas con ello.

(2) De los Heros : *Semanario Erudito*, tomo XXVI, página 146 y signatura.

(3) Capmany : *Memorias históricas de Barcelona*, tomo III, página 228.

zano, que «este género de comerciar en las Indias, embiando o llevando las cargaçones para vender por mayor, ó hazer cange de ellas por frutos de aquellas Provincias... no perjudica a la Nobleza; y añado que ni se opone a ella, pues pendiendo de la costumbre y estimación (como lo rresuelbe con muchas autoridades el Sr. Solórzano), y estando en estilo que no solo Cavalleros muy calificados, sino Titulos de Castilla carguen para las Indias...», [1] concluye que es compatible con la nobleza de sangre. Fijémonos en que aún Veitia la limita al comercio al por mayor. [2]

Los comerciantes, como todo en la sociedad, se clasificaban; las mismas leyes lo hacían, tanto al considerar como tales, para los efectos de paso a América, a los que embarcaban cargamentos desde 300 mil maravedís de valor; como al exigir para los miembros de los consulados, cierto capital, [3] y condiciones personales; como al pedir para la naturalización de los extranjeros, 5,000 ducados en bienes raíces. Villatoro, autoridad indiscutible en la materia, distingue cuatro géneros de personas, que comerciaban en las Indias. La primera, «de los contenidos en Matrícula», o sea de los que reúnen las calidades y requisitos exigidos para inscribirse en el Consulado.

La segunda clase, de los que carecen del suficiente caudal para figurar entre los anteriores. A ellos atribuye Villatoro el

---

(1) Tomo I, página 118 : «lo que devemos sentir, añade con gran acierto, es que por no aver savido favorecer, fomentar, estimar y premiar los comerciantes, está oy lo más de los comercios en poder de estrangeros».

(2) Ya las partidas, sólo excluyen «de la Caualleria», «si vsasse *publicamente él mismo* de mercaduria, ó *obrasse* de algún vil menester de manos, por ganar dineros», y el Fuero de Sevilla, concede a los mercaderes «honra de caualleros».

Entre los esfuerzos que hizo Oropesa, por lograr que reviviesen las industrias y manufacturas españolas, de que fueron fruto importantes decretos (el de 1679 y otros hasta 1682), malogrados por cierto con la caída de Oropesa, debida a las intrigas específicas del reinado de Carlos II, figura la célebre cédula de 13 de Diciembre de 1682, declarando compatibles con la Nobleza, numerosas ocupaciones e industrias (*Nueva Recopilación*, libro V, título XII, ley II), paso el más importante dado en este sentido, desde el que le precedió de más de medio siglo. en idéntico sentido, en Aragón. Como digo, el efecto se anuló, parte por la caída de Oropesa; y parte (la principal), porque no es con leyes como se cambia el modo de ser de un pueblo.

(3) En Méjico, 20,000; en Lima, 30,000 ducados. Véase la *Recop. de Indias*.

decaimiento de las ferias, ya que «siendo su Caudal cortísimo» y precisando reunirse varios, o tomar prestado de personas extrañas capital para sus operaciones, y no pudiendo resistir las contingencias de presas por los piratas, gastos extraordinarios de convoyamiento o detención en Tierrafirme, compran a lo que pueden, con el objeto de «bolberse á Lima con anticipación, para asegurar más la ganancia, llevando su surtimiento de los géneros que necesita el Reyno : motivo único que tiene destruído aquel comercio».[1] Son éstos de la clase de los que también Veitia ataca, llamándoles «mercaderes de poquito».

La tercera, fórmanla «Cargadores y Mercaderes de España, que pasan con sus Mercaderias á Lima, precissados por no aver hallado salida de ellas» en la feria de Portobelo; los que, una vez despachados sus géneros, se vuelven a Sevilla en la primera Flota. A veces solían éstos ser de bastante importancia, pues a sólo seis de ellos se les repartió a más de 20,000 pesos de Alcábala, [2] «de que se infiere el caudal que recogerán, y el que traherían en los últimos Galeones».

Por último, la cuarta clase es la de comerciantes castellanos, que actúan por sus agentes, o se limitan a cobrar sus participaciones, o rentas, por las «libranzas o caudales que tienen allí, o que prestan en España á los Pasageros, ó Cargadores»; especie de banqueros o comanditarios.

Antes de entrar ahora a tratar de los objetos principales que eran materia del comercio, voy a decir algo del principal producto americano : de la plata, el más valioso y el más envidiado, no sólo por los españoles, como nos echan en cara, sino por las otras naciones; [3] producto en que, por desgracia nuestra, habíamos fundado todas nuestras esperanzas y dedicado a él toda nuestra atención en aquellos países; ayudados en esto por la nefasta influencia que, entrados los años, las necesidades del reino ejercían en el mismo sentido, constituyendo la primera, y

---

(1) Ms. fóleos 6 y 7.

(2) La Alcábala era en América de 2 %.

(3) Hay que insistir en este concepto. Por eso lo repito tantas veces.

a veces la única preocupación de monarcas y ministros, que supeditaban a ello todo lo demás.

Bien conocido es el procedimiento seguido. De la plata, oro, perlas, y piedras preciosas, extraídos, cobraba el tesoro un quinto. (1) Este ingreso, junto con los sobrantes (si los había), de los impuestos ordinarios, y con los envíos de los particulares, convenientemente registrados, formaban el ansiado cargamento que se traía en los Galeones y Flotas, ingresando en la Casa de la Contratación de Sevilla, a la que estos géneros se traían, aunque descargasen en otro puerto, y donde, descontados el gasto de Habería, y los derechos de entrada, se entregaban a los consignatarios (cuando no lo intervenía arbitrariamente el tesoro, como hemos visto).

Ya he dicho antes, que este registro fué suprimido, cuando en 1660 se hizo el «asiento» de Habería, por cantidad fija, con los comercios americanos y de Sevilla, quedando libre y sin trabas la entrada de la plata en España.

La negociación de la que venía en barras, que al principio fué libre, se concentró después en compañías autorizadas, que funcionaban en Sevilla, denominadas de «Mercaderes de oro y plata», que andando el tiempo se denominaron de «Compradores». En 1616 había cuatro de estas Casas o compañías, «á que avían quedado reducidas ocho, que pocos años antes (2) huvo, porque las otras quatro avían faltado de su crédito». Para constituir una de estas asociaciones, no precisaban más requisitos que «armar compañía entre dos personas y dar quarenta mil ducados de fianças a satisfacción del Consulado». (3)

---

(1) Por la Ordenanza número 7 de 1579 se manda que «De todo el oro, plata, etc..., han de cobrar nuestros Oficiales ante todas cosas uno y medio por ciento de Fundidor, Ensayador y Marcador mayor... y después inmediatamente el quinto de todo lo restante.» El citado 1 y medio %, se llamaba vulgarmente de «cobos». También hay dictadas leyes para quintar las perlas y esmeraldas. (Título X, libro VIII, de la *Recopilación de Indias.*) Ese quinto, era el único beneficio que el Estado obtenía de América, en los primeros tiempos, y era tan sólo del producto de las minas. Fíjese el lector : «Que del oro, y plata, y metales, que se *sacaren de minas, o rescates* [no del comercio, etc.], se cobre el quinto neto», 5 Febrero de 1504. Confirmada en 1572.

(2) Veitia, tomo I, página 251.

(3) Cédula de 2 de Agosto de 1608

La plata llegada, se sacaba a subasta; siendo curioso, y al mismo tiempo de interés, por demostrar que, no obstante el aspecto monopolizador que se ha achacado a nuestra organización comercial de Indias, no era tal la tendencia de los gobernantes, que en 1584, por ejemplo, no se quiso darla toda a un solo postor; eso que ofrecía un real más por marco; «por considerarlo perjudicial para el bien público».(1) Con ello se entorpecía, tal vez, negocios en grande escala, pero se evitaba llegar a situaciones como las que en nuestros días se producen en Norte América y en Europa, por *cartells*, *corners* y sindicatos monopolizadores.

Desde 1621, la plata llegada a Sevilla pasaba a la Casa de la Moneda y se acuñaba por el Estado; pero, por fin, se volvió a las subastas en bruto; hasta que, desde la instalación de Casas de Moneda en América, se trajo ya amonedada.

El oro se vendía también a subasta, y «con condición de ensayo», esto es, según su ley; a razón (en 1670) de «seiscientos y ocho maravedís por cada peso de veynte y dos quilates y medio». La plata se vendía de ordinario, según su ley, «y seis maravedís y medio mas por cada marco».(2)

La catidad total de metales preciosos introducidos en España de las posesiones americanas, no es muy fácil de apreciar con exactitud. Existen, sí, los documentos referentes al quinto cobrado por el fisco,(3) y parece bien sencillo el cálculo; pero hay que notar que las «diversiones» y «extravíos» eran considerables, sobre todo por Buenos Aires y en los mismos Puertos de Sevilla y Cádiz, quejándose de ellos sin interrupción hasta los Consulados de América; que las ocultaciones, tan fáciles en este material, eran muchísimas, y las reconocen las mismas leyes; que el oro llegó a faltar completamente en los registros, y que ni siquiera llegaba a España todo lo que se producía. Los «extravíos» por Lisboa eran enormes, pues entonces, como ahora,

---

(1) Veitia, tomo I, página 254.

(2) Veitia, tomo I, página 255.

(3) Véanse los cuadros detallados en Humboldt : *Nouvelle Espagne*, tomo III, página 362. Véanse también : *Documentos inéditos*, tomo V.

las regiones del oriente del Asia y la India absorbían cantidades inmensas de numerario.

Hacia 1626 era opinión corriente que habrían venido a España unos dos mil millones de ducados de valor, en plata y oro. En el acta de la Consulta celebrada en 1677 en la posada del Duque de Medinaceli,(1) se dice que sólo por el puerto del Callao «pasaban de 1,400 millones de plata y oro lo embarcado en él». Cada flota (anual) puede calcularse vendría a traer, entre registrado y oculto, de 10 a 15 millones de ducados, como lo confirma la opinión de numerosos escritores y documentos, cual la Representación del Virrey del Perú, de 1721, que más adelante cito, y que, refiriéndose a tiempos anteriores, dice que «venian menos interesados los Galeones» y en el año en que escribe vinieron a traer unos 20 millones de pesos.(2) Lo curioso era que, a pesar de semejantes fantásticas entradas, no se encontraba en todo el reino moneda de plata ni de oro, y que la existencia total de dichos metales en el reino la apreciaba Sancho de Moncada en cien millones en monedas y otro tanto en piezas labradas. Mucho más podría comentarse la falta de plata que había, en un reino al que afluía anualmente cantidad, para entonces, tan enorme de plata y oro. Pero es un hecho unánimemente establecido por todos los contemporáneos, que, en el siglo XVII, al mes de la llegada de la flota, no había en todo el país un solo real de lo que había traído.

Para que se tenga idea del cargamento de una de nuestras flotas, copio a continuación, el registro oficial o «Relación de la Plata y Oro y otros frutos que se an embarcado de las Provincias de N.ª Esp.ª y Tierrafirme en la Armada R. de la G. de la carr. de In. á cargo del Marqués de Cadereyta el año de 622, p.ª S. M. y Partes.

P.ª S. M.

De Tierrafirme, en Plata y Tavaco	1.207,225
» Nueba Esp.ª en Plata	687,376
» la Habana en cobre.	19,254
	1.913,855

(1) B.ca N.al M.s, N.º 3034.

(2) Las flotas entonces (siglo XVIII) no eran anuales.

De Partes.	
De Tierrafirme en Plata	5.489,932
Nueba Esp.ª en lo mismo	2.581,173
En Grana, Añil, Corambre, Tabaco, Açucar y otros frutos de ambas partes	1.147,559
	9.218,664

Por manera que monta todo lo en este papel referido	11.132,519
de los quales los nueve mill. novecientos y sesenta y cinco mil, y setenta pesos son en Plata	
y las mercaderías y frutos montan	1.147,559

Y de toda la dicha quantía se descuentan millón y medio que se perdió en la Almiranta de la Flota y Galeón S.ta Margarita».[1]

Entremos ahora a tratar de los otros géneros que se negociaban.

(1) Fóleo 245, código 55, estante H. Sucesos del año de 1622 de la B.ca de s. M.d

III. = OBJETOS DE COMERCIO



¿cuáles eran los géneros que se comerciaban?

La especificación, quizás más completa, de ellos, debe ser la que figura en la Ordenanza 131 de la Casa de la Contratación,(1) que explica el aforamiento de las diversas mercancías. Como es bastante extenso, y como, naturalmente, no incluye las cantidades o proporciones en que cada clase acostumbraba a traficarse, no resultaría de gran interés su crítica, por lo que la pongo en los apéndices. (2) Desde luego, pueden citarse como los artículos más importantes que en España cargaban las Flotas, las telas de todas clases, los hierros, vinos, aceites y bastimentos para la navegación y ejército; materiales todos ellos que repetidas veces aparecen citados por cuantos escritores de aquellas épocas se ocupan de este comercio, de los que las leyes de las Indias tratan en especial y con mucho detalle, y que faltaban o escaseaban extraordinariamente en aquellas regiones.

La parte más valiosa, y tal vez la más importante, venía constituída por los tejidos; no son raros los escritores que al hablar de este comercio, hablan sólo de las telas. Ya hemos visto que las flotas tuvieron en ocasiones que esperar a la llegada de las flotillas del extranjero, cargadas principalmente con telas, para poder salir. Véase la especificación (hipotética) del cargamento de un galeón, que trae Osorio, y que pongo completa en apéndice,(3) con sus propios comentarios, separando aquí un cuadro

---

(1) Convertida en ley I, título XXXI, libro IX; *Recopilación de Indias.*

(2) Apéndice III.

(3) Apéndice IV.

Objetos
de comercio

con el resúmen; en casi toda ella no incluye otra cosa que tejidos de diferentes especies.

SUMA GENERAL DE TODOS LOS GÉNEROS VENDIBLES

Y DE LAS PROVISIONES, QUE LLEVA LA NAO DE 517 TONELADAS

Géneros para comercio

	Toneladas		Medidas	Arrobas de peso		Pesos de 8 rs. de plata
En	120	de lienzo	1,069.500 baras	6.286	montan	1,172 375
	175	de todo género de telas	792.340 idem	6.342		2,226.595
	040	de tafetanes sencillos	896.000 idem	2.240		672.000
	010	de olandillas	68.000 idem	480		32.000
	005	de hilos	7.500 libras	300		37.500
	010	de calcetas	40.000 pares	450		60.000
	002	de cintas de hilo	3.000 libras	120		6.000
	005	de papel	040 balones	320		2.400
	005	de medias de estambre	18.000 pares	180		40.500
	007	de mantos	16.800 mantos	504		151.200
	001	de puntas de mantos	6.000 cortes	045		120.000
	002	de colonia y liston	3.000 libras	120		30.000
	003	de medias de peso	18.000 pares	180		72.000
	001	de sedas	1.250 libras	050		10.000
	002	de encages de seda	300.000 baras	075		225.000
	002	de encages blancos	266.665 baras	100		799.998
	001	de encages de oro	36.000 onzas	090		180.000
	000 $\frac{1}{2}$	de galon de oro	12.000 idem	030		72.000
	005	de sombreros	800 sombrer.	060	montan	8.000
	001 $\frac{1}{3}$	de pimienta	1.500 libras	060		1.500
	000 $\frac{1}{3}$	de tonel. de clavo	500 idem	020		1.500
	001	de canela	600 idem	024		3.000
	000 $\frac{1}{3}$	de tonel. de azafrán	300 idem	012		4.500
	005	de buhonería	000	400		1,000.000
	000 $\frac{1}{2}$	tonelada de cuchillos	1.000 docenas	080		4.000
	002	de acero	20 000 libras	800		20.000
	004	de hierro	48.000 idem	1.920		24.000
	010	de aceyte	500 arrobas	800		10.000
	010	de aguardiente	550 idem	810		27.500

Provisiones para el surtimiento de la Nao

	Toneladas		Medidas	Arrobas de peso		Pesos
En	030	de agua	060 pipas	1.800		000
	040	de vino	080 idem	2.400		000
	008	de vizcocho	108 barriles	432		000
	002	de minestras	000	160		000
	003	de tocino	000	300		000
	003	de pañoles polvora	000	050		000
		de pañoles balas	000	600		000
Totales	517			28.640		7,013.568

Los hierros, indispensables para la construcción y en particular para la naval, que, como diré más adelante, había tomado bastante vuelo en los nuevos países, se llevaban de Vizcaya, estando prohibida por una ley la introducción de los de Lieja, que aquí representan a todos los extranjeros. También de los vinos se ocupa la legislación : existe para ellos una tarifa especial de almojarifazgo, prohibiciones de traficar con vinos americanos de unas regiones a otras, regulación de los números de pipas que podían llevar los buques de las armadas, y hasta se llegó a prescribir que se marcasen con marcas al fuego las pipas, toneles y cajas que formaban parte de los bastimentos de los buques de la armada, para no dar pretextos al contrabando de vinos, que nos dan la evidencia de la importancia de su comercio; el aceite, producto clásico español y base de su cocina, no lo olvidaban los emigrantes; pero con los fletes y gastos resultaba a precio tan excesivo, que se consideraba en América como artículo casi de lujo, y se permitió que en ayunos, tan frecuentes en aquellos tiempos, pudiese emplearse *manteca de puerco* en las regiones americanas.

Se traían de allá, además de los metales preciosos, y al principio también de perlas y esmeraldas, principalmente, añil, cochinilla, que se vendía a peso de oro, azúcar, cacao y corambres, que con el tabaco, frutos, palos tintóreos y maderas escogidas, formaban los artículos más rebuscados de aquellas regiones. Es curioso, y lo quiero hacer notar, porque demuestra la altura a que en el siglo XVI habían llegado nuestras manufacturas, que en 1572, Felipe II [1] trata de fomentar el que se envíe a España, país exportador de lana, país que producía la mejor lana conocida, lana de Indias, «de forma que en cada Flota se traiga la mayor cantidad, que ser pudiere, pues respecto de la grande abundancia que hay en la Nueva España, Nuevo Reyno de Granada, y otras partes, y valor que tiene en estos Reynos, será trato de grande interés...»; disposición que demuestra no haberse perdido todavía el grande interés que por el acrecentamiento y bienestar de sus pueblos distingue a sus antecesores; tenden-

(1) Ley II (de 1572), título XVIII, libro IV; *Recopilación de Indias.*

cia en que acompaña a esta ley su correlativa y antecesora de 13 de Junio de 1545, [1] para «que hagan sembrar y beneficiar en las Indias lino y cáñamo, y procuren que los Indios se apliquen á esta grangería, y entiendan en hilar y texer lino». [2] Cuando el comercio de Buenos Aires empezó a tomar fuerza, por aquel río se exportaban vicuñas en bastante cantidad.

Durante el transcurso del siglo XVI, el tráfico aumenta y resulta tan animado, que el mismo P. Mercado se entusiasma y admira de ver «este río tan lleno de naos, este muelle, este entrar y salir flotas para Indias, y bolber de allá...»

Los comerciantes no paran mientes en la época de la navegación; arman flotas en cuanto pueden, atraviesan el mar en el invierno, a despecho de peligros y tormentas; en una palabra, corridos tres cuartos del siglo XVI, la intensidad del comercio, la actividad de los envíos y de las transacciones, llega a su grado máximo.

Desgraciadamente no se sostiene en auge más que por poco tiempo. A las complicaciones políticas que absorben toda la atención, al desastre financiero, se suma el que multitud de causas, cuya exposición corresponde al estudio de la industria de la Península, y entre ellas las que van dichas: la subida enorme de precios, el encarecimiento de la producción, la poca intensidad productiva, la reglamentación excesiva e intransigente y poco adaptable de la industria, la falta de caminos, los impuestos y cargas (más por su forma y molestias que envolvían, que por su cuantía), la excesiva protección a los pobres, debida a una mal entendida caridad, que fomenta la vagancia, las peticiones de las Cortes, ciegamente dictadas por un egoísmo suicida, y tantas otras, que omito, traen la ruina de nuestra industria (que conserva su carácter casero o familiar, a lo sumo gremial, y permiten y provocan la absorción de los suministros por los extranjeros, quienes, poco a poco, y ayudados por el decai-

(1) Libro IV, título XVIII, ley XX.

(2) Respecto a aclimataciones mutuas (de Europa a América y viceversa), y a análogas importantes acciones civilizadoras, véanse: Puente y Olea, *La Casa de la Contratación.*

miento del país y el desastre de «la Invencible», que debilita nuestra fuerza naval y nuestra marina, acaban por traer ellos mismos en sus embarcaciones los géneros que les consumimos, matando así nuestro tráfico naval; se hacen dueños de todo él, y acaban comerciando en las Indias de diez partes las nueve, según era hecho reconocido desde los tiempos de Felipe IV.

Hubo esfuerzos, se ensayaron medios, se hicieron tentativas de renacimiento. La junta formada por Felipe IV en 1618 y 19, ningún resultado práctico produce; en tiempo de Carlos II las intrigas palaciegas derriban a Oropesa, y destruyen los gérmenes de regeneración industrial que se intentaron en 1679 a 1682, y después en 1691, tratando de que renaciesen y se reparasen las antiguas fábricas, y de implantar otras a estilo de las modernas extranjeras, circulando órdenes a los Embajadores y Ministros de España en las otras naciones para que remitiesen muestras y diseños de tejidos nuevos que pudieran ser copiados o modificados por nuestros productores y para que facilitasen y procurasen el que vinieran a estos reinos maestros hábiles en las diversas artes, ofreciéndoles toda clase de protección, comodidad y auxilios. [1] Como digo, la caída de Oropesa anuló todos estos propósitos, mejor intencionados que eficaces, ya que los tales medios auxiliares no atacaban de raíz a los males que debían extirpar, que venían de más hondo, que radicaban en el carácter mismo de los naturales y modo de ser del país, y sólo podían dominarse con educación adecuada. Así es, que el Consulado de Sevilla puede afirmar hacia 1670 que «sobre montar las contribuciones de los comercios 910 mil pesos, es cierto que el mayor valor de las Aduanas consiste enla ropa que se trae para cargar a las Indias»;[2] hecho, por otra parte, confirmado desde principios del siglo por cuantos se ocupan de estas materias.

Por otra parte, las piraterías y el contrabando, van anulando el comercio oficial de España con las regiones americanas, y como los piratas sólo atacaban a los navíos españoles, aumentaban el comercio frandulento de los extranjeros. Ya hemos visto la re-

(1) Los Heros : *Semanario Erudito*, tomo XXVI, página 192.

(2) Veitia, tomo II, página 93.

baja del «buque» de las flotas; los navíos sueltos que salían con registro para las Antillas, van desapareciendo, pues los corsarios y filibusteros les obligan a navegar en conserva de la Armada, y sujetos, por tanto, a todas las molestas limitaciones y regulaciones de esta forma de tráfico.[1]

El decaimiento general del comercio oficial en el siglo XVII, es ya manifiesto, y tanto más, cuanto más avanza el tiempo. La Casa de Contratación de Sevilla, en carta al Consejo de Indias, a 28 de Junio de 1617 lo confesaba, hablando de la navegación por Buenos Aires : «estando como está tan adelgazada la contratación en las Indias, como se reconocía de la minoración de las flotas, y de la mala salida que tenian de las mercaderías que llevaban; estando el Comercio y Provincia de Tierrafirme tan menoscabado como era público...»[2] Y además de las confirmaciones de esta decadencia, vistas al tratar de las Flotas, sólo añadiré lo que en 1669 decía el Consulado de Sevilla : «pues si quando avia menos gente en las Indias, ivan estas [las Flotas] todos los años á cada una de las dos provincias, y *era tres veces mayor* el buque de cada Flota, y desde que se sintieron los desórdenes de admitir Navíos estrangeros, y de averse dado algunas licencias sueltas, se puso de calidad, que ni aun de dos en dos años pueden despacharse *muy cortas*».[3]

Lo más importante de todo este decaimiento, es que probablemente sólo afecta al comercio oficial; lo más grave es que el comercio era pasivo. El motivo, es evidente; el hecho, también. Las regiones americanas no habían decaido. Pagaban casi toda su importación en plata, y la producción de ésta habia aumentado;[4] el quinto que cobraba el Tesoro sube de 450,000 pesos en 1556 (y después de decaer en 1572—¡época de apogeo!—a 217,000 pesos), sube, digo, en 1578, a 800,000; en 1579 a más de un millón; en 1585 a más de millón y medio de pesos; y el comercio (oficial o registrado) en estas épocas ya había decre-

(1) Veitia, tomo II, página 162.

(2) Villatoro, fóleo 30.

(3) Veitia, tomo II, página 94.

(4) Véase : *Documentos Inéditos*, tomo V.

cido. La época de florecimiento es entre 1550 y 1580. Después el quinto baja hasta ser tan sólo de medio millón en 1607, probablemente por fraudes.

Poco después, se suspendían o rebajaban las flotas. En 1620, «estándose despachando Flota para la Nueva España, vino nueva de malas ventas», y se redujo su capacidad. [1] También la importación a España decaía: de Puerto Rico «solía traerse mucha azucar, y gengibre á España, y uno y otro ha cessado»; y eso que aquellas islas pagaban derechos reducidos al entrar sus productos en España.

Pero dejemos esto sin entrar en más detalles, que no aportarían nuevos puntos de vista, y vamos a decir algo de la cuantía del comercio y producciones americanas en el último tercio del siglo XVII, al finalizar la casa de Austria; tenemos dos documentos sobre este asunto: sus indicaciones son lo bastante precisas para poder apreciarlo en su justo valor. Uno de ellos, bastante conocido, es, no obstante, a mi entender, algo discutible. Me refiero a los escritos de Alvarez Osorio, que se conservan en manuscritos de la Biblioteca Nacional, divulgados por haberlos publicado y dado a conocer el ilustre Campomanes, quien los acoge íntegros en su primer Apéndice a su *Educación Popular*. Y, a pesar de la autoridad de Campomanes, que acepta sus datos como buenos, encuentro yo dudas de tal importancia, y noto en ellos tanta fantasía y parcialidad, que me impiden admitir como válidas sus cifras. En primer lugar, no son datos reales tomados de la práctica, ni de referencias, ni documentales, los que aporta; sólo tienen el valor de apreciaciones personales suyas. Y que no se queda corto en ellas, y que se separan de lo que pasaba o se tenía por cierto en su tiempo (se trata de hechos, no de ideas; en los hechos no cabe error tan grave en la opinión general) lo prueba esta frase suya: «Quando viene Flota y Galeones, suelen decir, con grande exageración, que traen veinte millones. Esta voz se origina de la mucha ignorancia; porque el año que menos vienen, son doscientos millones de pesos en pastas de oro y plata, perlas, esmeraldas y demás

(1) Veitia, tomo II, página 93.

frutos de las Indias».[1] Antes he copiado la relación oficial de una flota. Ascendía a 11 millones. Aunque se suponga una ocultación de casi otro tanto, resultan los 20 millones en que, con razón, apreciaba la generalidad, la voz pública, el importe de lo que se traía. Pero tenemos además a Sancho de Moncada, escritor conocidísimo y sobre todo concienzudo, que aprecia en 2,000 millones la plata y oro venidos a España desde el descubrimiento hasta 1619, y calcula en siete u ocho los que venían en cada flota. Existen las notas de los quintos cobrados por el tesoro, que confirman esta cifra.[2] Aún hay más. El comercio total exterior de España con el Extranjero se apreciaba en 39 millones a lo sumo, con datos muy verídicos y detalladísimos;[3] era un hecho que en Castilla no había un real; ¿qué se hacía del resto de los 200 millones anuales de plata?

Lo confirma otro manuscrito de 1624—su autor, López de Reyno, bien versado en estas materias, [4]—en el que, ponderando el mucho dinero que los extranjeros exportaban, leemos : «mas de lo que traen [los extranjeros], las nueve partes llevan en dinero; y son mas de quinientas naos las que entran en los puertos de España, [5] que quando una con otra no lleven más de veynte mil ducados en moneda (que no se me haze mucho) considérese la gran suma que es; y dos naos que se visitaron una en Sevilla, y otra en Cádiz, de Inglaterra, cada una llevava al pié de cien mil ducados». De modo, que aun dando por nula toda nuestra exportación, las compras en el extranjero, llegarían a lo sumo, a la cuarta parte de los ingresos de plata que supone Osorio. Y esto era al principio de la decadencia : [6]

---

(1) Campomanes, Apéndice I, página 71.

(2) *Documentos Inéditos*, tomo V. Además trae un cuadro de ellos Humboldt en su *Nouvelle Espagne*. Antes he citado estos documentos.

(3) Sancho de Moncada, fóleos 10 y 11.

(4) Ms. Biblioteca Nacional, número 1902.

(5) Coincide este dato con Sancho de Moncada.

(6) En una carta de 1654, en que se acusa a Peñaranda, y se le echan en cara los perjuicios ocasionados al país con motivo de los retrasos y pérdida de Galeones a que dió lugar, se hacen ascender dichos perjuicios a poco más de 14 millones de pesos. Ms. B.ca N.al número 18719.

después se *redujo* aún más el comercio. Pero existe otro dato de interés para juzgar del valor de las apreciaciones de Osorio. El mismo Osorio nos dice, que le «argüirán los interesados, extrangeros, que las naos de flota y galeones, no llegan al buque referido (en total lo supone él, de 27,500 toneladas), con más de quatro ó cinco mil toneladas... Y que los géneros y mercaderías valen más de 30 millones de pesos, menos de los 178 millones 770,050 pesos que saco por mi cuenta...» Aquí vuelve a poner él mismo los datos reales, que se ve que conoce, frente a los ideales que él sostiene. Y no tiene otro medio de evadirse a la realidad, que el decir : «respondo», continúa : «que estoy llano á hacer la prueba;» pero como es de suponer,[1] este desafío y comprobación no se hace. Pues bien : por Veitia,—hay que reconocer que si alguien entendía de ese asunto, era él—, hemos visto que, efectivamente, el buque, o capacidad de las flotas, era en tiempos de Osorio (1667) de cuatro o cinco mil toneladas, y no de las 27,500 que ilusoriamente supone Osorio. Por último, para insistir más en este importante asunto : Osorio detalla, como hemos visto, el cargamento hipotético de un Galeón de 517 toneladas, y asciende su valor a unos 7 millones de pesos. A pesar de la minuciosidad con que lo calcula, es absolutamente inadmisible : no carga más que telas y géneros escogidos, y ni aún las naves de Filipinas, que traían las ricas sedas de la China, llegaban a la cuarta parte de este valor; ni los «galeones de la plata», que traían el tesoro de América, solían apreciarse en más de millón y medio. El cargamento de mayor valor que he visto citado por aquellos tiempos, (salvo algún caso excepcional), es uno de que habla Bertendona, en una carta de Enero de 1665 desde Cádiz, y que se refiere a la carraca «La Leona» que de la India portuguesa (Asia), y cargada con mercancías de valor excepcional, había llegado a Lisboa.[2]

El confidente, que acaba de llegar a Cádiz, comunica el General la arribada de «la carraca de la India *mui ynteressada*, y con los géneros y caudal siguiente :

(1) Campomanes, l. c. p. 112.

(2) Biblioteca Nacional; Manuscrito, 18670.

En oro y plata, de Pessos	1 millón 750	mil	pesos.
En diamantes y pedrería	870	»	»
En especería	1 millón 450	»	»
En drogas medicinales	400	»	»
En marfil y ebano y otros géneros, de Madera	900	»	»
	5 millones 370	mil	pesos.

Agregaré un testimonio (citado anteriormente para otro objeto) de fecha algo posterior, pero que se refería a la época de que tratamos. En 10 de Agosto de 1721, dice el Virrey del Perú en una representación[1]: «El primitivo establecimiento de Galeones fué muy proporcionado á la constitución de aquellos tiempos, porque en ellos no estava introducida la malicia de este comercio, ni havian descubierto los extrangeros las utilidades que en el presente han conocido, ó no las havian podido reducir á práctica; venian *menos interesados* los Galeones [y eso que *en 1721* dice que traian—de varios años!—*20 millones de pesos*] y más freqüentes, pues eran anuales y mas bien armados, conducidos de oficiales de valor, experiencia, y no bertidos de tanto interés...»

Demás de esto, Osorio calcula que, «En los Reynos referidos, hay mas de seis millones de personas de lucimiento»; cifra para entonces inaceptable. Por todas estas razones, relego a los apéndices parte del escrito de Osorio, que conceptúo más fantástico que real, no explicándome cómo Campomanes pudo en este punto aceptar por buenos sus datos.[2]

El otro documento es incomparablemente de mayor interés. Aquí son los personajes los que nos ofrecen algún reparo. Villalobos, el Marqués de Varinas, es conocido como aventurero; algo apasionado en sus manifestaciones, pero, indudablemente, uno de los mejores conocedores de las Indias, en su época, y una cabeza despejada.

(1) Colección Vargas Ponce; Manuscrito, tomo VII.

(2) Véase : Apéndice IV.

El fraile con quien discute, Fray Juan de Castro, personaje también muy conocido, especie de arbitrista de Indias, autor de uno de los innumerables proyectos de arreglos del reino, corre tras un saneado impuesto, que debe otorgarse a su favor, a cambio de sus salvadoras ideas. El valor del impreso [1] estriba en ver frente a frente y en oposición a ambos peritos (y así debe llamárseles, pues ambos conocen a fondo la materia), y, por tanto, disponer de cifras y datos que, como discutidos que son, con intereses opuestos, por quienes entienden de ello, deben encerrar la verdad y pueden tomarse como límites prudenciales de las interesantísimas materias que ventilan. Propone Castro sus proyectos y detalla los datos en que los basa; ataca y combate fieramente Varinas los que aquél aporta. Probablemente los datos de consumo que acepta Varinas son mucho más aproximados a la verdad que los que aporta el fraile, interesado en presentar favorablemente su causa.

Como es tan interesante, en la imposibilidad de incluirlo en el texto, por su mucha extensión, lo copio íntegro en los apéndices. Se puede, según estos datos, apreciar en 30 a 50 millones de pesos, valor mucho más próximo a la cifra de Varinas que a la de Castro (éste supone 191 millones; se acerca más a Osorio), el importe del consumo del mercado de América en aquellos tiempos. Respecto a los productos del país, las apreciaciones de ambos conocedores se aproximan entre sí mucho más, y, por tanto, podemos formarnos idea bastante precisa y exacta de lo que entonces eran capaces de suministrar nuestras colonias. Como el documento es conciso, detallado y terminante en este particular, sin entretenerme en glosarlo, a él remito al lector. [2]

Con la idea de conjunto que así puede formarse, creo conveniente unir algún detalle característico; y a este efecto voy a escoger dos casos interesantes.

El cacao, uno de los productos de los nuevos paises más solicitados; en Méjico, entre la población indígena servía de mo-

---

(1) Biblioteca Nacional, Manuscrito 3034. Véase : Apéndice V.

(2) Véase : Apéndice IV.

neda fraccionaria, ya que no existía, ni se usaba, la moneda de cobre, que despreciaban y ocultaban o arrojaban al agua los indios; hasta las limosnas se daban en plata en el siglo XVI; valian en Méjico «de ordinario, de ochenta hasta cien almendras destas un real [de plata]; véndense por cargas, y vale la carga á treynta y á veynte y ocho pesos de á ocho reales; y ay cacao de más y menos valor la carga, como es el de Huatimala, y el de aquella provincia se tiene por mejor, y este vale de ordinario, á tres y á quatro pesos más: el de la costa de la Nueva España, como es Colima, y estotra costa de Huatulco, vale ménos. Es trato que á enriquecido á muchos, y dádoles á cien mil ducados; y hombre á abido que fué Alonso de Villaseca, que alcançó un millón de pesos de á ocho reales, empeçando con muy poco caudal, y tanto, que en los mercados se ponia tendido en una estera que llaman *petate* á vender el *cacao* por menudo, contándolo: él subióle á lo que é dicho».[1] Pues bien, esta fruta, que como de aquí se desprende, había desarrollado un importante comercio ya hacia 1570, véase como había caido en manos de extranjeros, hacia fines del siglo XVII: «solo el cacao tiene en Tierrafirme de derechos siete Tributos, de entrada, salida, sisa, avería, Aduanas, Comboy, y Caminos, que importan á rrazón de 22 ½ %; y los derechos y imposiciones que se cobran hasta ponerlo en la Corte, desde los Puertos donde se desembarca, importan 50 %. Y considerados los gastos que se necesitan, para su beneficio, y para los fletes, encomiendas [comisiones] y Conducciones, no les queda á los Dueños utilidad alguna porque ó dejarán su beneficio, ó se encarezerá notablemente, su precio en estos Reynos; y por dejar de Comerciarlo los Naturales, con la experiencia de su pérdida, *lo introducen los Extrangeros* por los Puertos de Andalucía, Galicia y Vizcaya, en gran daño del comercio de España, sin que lo impidan las Proiviciones; y el [comercio] de el Perú, es el más especialmente perjudicado»;[2] como nos dice un memorial del Consulado de Lima, el más importante de América. ¡Y el cacao era un fruto

(1) Manuscrito de Joan Suárez de Peralta, en 1570; publicado por el Sr. Zaragoza.
(2) Villatoro: fóleo 21.

español, casi un monopolio de España! Y nos lo venían a vender, a España, los extranjeros!

El cobre es otro de los artículos interesantes. España se surtía de Hungría, pero empezó a sacarse también de América. El de Chile «desde el puerto de Coquimbo hasta Panamá tendría de costa [incluso su valor] 28 pesos cada quintal, y de allí á España, un peso, con que saldría á dos reales, y doze maravedís la libra, y se ahorraría mucho» con respecto al húngaro; pero en 1655 bajó el precio de este a 25 ducados de plata el quintal, con lo que se imposibilitó la entrada del cobre chileno. De Cuba empezó a sacarse cobre, y en 1646 embarcaban a razón de 3 a 4 mil quintales al año, pero también decayó, por lo sucio que lo traían.[1] Por fin, lo traían los buques como lastre. Para España era artículo importante, por ser la primera materia para la fundición de cañones; aquí, donde tenemos las minas de Rio Tinto, se carecía de cobre en aquellas épocas. Vemos en él, otro aspecto de las condiciones del comercio y producción americana, de aquellos tiempos.

Es lo peor del caso, que hoy día producimos casi la tercera parte del mineral de cobre que se extrae en el mundo, pero tenemos que comprar en Londres casi todo el metal que consumimos.

(1) **Veitia, tomo II, página 235.**

IV. - CARGAS



pasemos a otro asunto. Los impuestos y contribuciones. En el ejemplo del cacao hemos visto su desastroso efecto y el cómo eran capaces de matar el comercio legítimo y desatar el contrabando. Veamos otro caso curioso en que una nueva exacción ocasionó la desaparición del trato oficial de un artículo importantísimo.

En 1616 el Consejo Supremo de Indias pide informe a la Casa de la Contratación de «qual sería la causa de que se huviessen minorado tanto los envios de la cochinilla». He aquí la contestación del Tribunal: «en que se dixo, que *la imposición del nuevo derecho de cochinilla* (que fué de diez ducados de plata de cada arroba que se sacasse fuera del Reyno),[1] avía ocasionado este perjuyzio, y *menoscabo de las rentas*, porque viniendo un año con otro 5,000 arrobas de grana registrada (y el de 607 fueron 7,673), desde 608 a 614 no llegó el año que más á 2,000 arrobas, y que en el de 615 no vinieron más que 859»; y concluye Veitia: «con que rendía antes el Almoxarifazgo de 15 á 16 quentos más cada año, que después todas las rentas juntas; hasta que descaeció de forma que huvo muchos años en que ni una sola arroba vino registrada.»[2]

Por cierto que en 1617 «tuvo noticia el Tribunal que se avian entrado en la Aduana cantidad de caxones de grana *que avian*

(1) ...y se exportaba toda la que llegaba.

(2) Veitia, tomo I, página 120.

venido fuera de registro», y se les concedió que, pagando los derechos, pudiesen entrarlos sin decomisarlos.[1] He ahí, a lo vivo, los efectos de los excesivos impuestos.

¿Cuáles eran los que gravaban al comercio?

Casi el más importante venía a ser el derecho de avería, o Habería, para sufragar el gasto variable del armamento y convoyamiento de las flotas. En cuanto empezó el comercio a decaer, y simultáneamente a desarrollarse el tráfico directo de los extranjeros por el contrabando, y a introducirse abusos en la organización de las Flotas, creció este impuesto hasta el punto de que las mismas leyes tuvieron que intervenir repetidas veces, confesando, por fin, su efecto funesto, acrecentado con la inseguridad de su cuantía, imposible de prever al efectuar la carga y el registro, y que obligó a fijarlo en un máximo que llegó a ser de 12 %, y, por fin, a contratarlo por asientos con el mismo comercio. Tratado extensamente en otro lugar, no lo repetiré aquí.

Otro principal impuesto era el de almojarifazgo, que se cobraba sobre el valor de los géneros que se sacaban o entraban en el país. Libre el comercio de Indias de toda exacción de esta clase hasta 1543, en 28 de Febrero de dicho año se implantaba este derecho a la salida de los géneros de España, excluyendo únicamente los que llevasen los particulares, siempre que no fuesen «para vender, ni contratar, ni para otra cosa alguna»; se cobraba 2 y 1/2 % del valor. En cambio la misma cédula *rebaja* a 5 % el derecho de entrada de 7 y 1/2 % que, según se desprende, estaba implantado en América. En 24 de Junio de 1566 «se acordó, y mandó acrecentar el derecho de almojarifazgo de las Indias... y que sobre los dos y medio por ciento, que conforme a los Aranceles se pagaba, tuviesen de crecimientos otros 2 y 1/2, ajustando á 5 %»; lo mismo sucedió con el de entrada en Indias, donde se elevó a 10 %: esto es, se duplicaron. Los vinos pagaban también en España 10 %[2] a su salida, aunque en el año siguiente se rebajaron a 7 y 1/2 %.

(1) Veitia, página 122.

(2) Ley I, título XV, libro VIII; *Recopilación de Indias.*

En el retorno,[1] estaba ordenado desde 1562 «que de las mercaderías de las Indias para estos Reynos, se cobre a 2 y $^1/_2$ de salida, y a los privilegiados se guarden sus franquezas». Estos privilegiados eran «Las Islas, Provincias o partes que tuvieren privilegios, y cédulas particulares nuestras de ciertas franquezas, para lo que toca a los frutos de sus labranzas, y crianzas», como sucedía con la Isla Española y Puerto Rico, a las que por privilegio de 1561, renovado en 1573, se concede que paguen la mitad de almojarifazgo y alcábala que los productos de otras procedencias. Pagaban este derecho todas las mercancías, inclusо los Navíos que se «echaban al través» esto es, que se vendían y deshacían en América; estando excluídos los bastimentos para las Armadas, y los azogues, así como los libros, aunque estos dos últimos se hallaban sujetos a pagar la Habería.

Una vez introducidas en América las mercancías europeas, ya no pagaban derechos de salida, aunque se traficasen de un puerto a otro, [2] pero los productos y mercancías del país, que se llevasen por Mar y estuviesen permitidos, [3] debían pagar 2 y $^1/_2$ $^0/_0$ de derechos de salida, y 5 $^0/_0$ de entrada, respectivamente en los puertos de donde se sacaren, y adonde se llevaran. [4] También los esclavos adeudaban en este tráfico interior, aunque por los «asientos» estuviesen libres de derechos de la primera entrada. [5]

En Filipinas se pagaba 3 $^0/_0$; pero las mercancías que iban de China, adeudaban doble. [6]

Todos los pasajeros debían satisfacer 20 pesos, y hasta los Virreyes pagaban por su familia, como le sucedió en 1663 al Conde de Alva de Liste, a pesar de haber pretendido la exención, cual lo habían logrado Mancera y el Conde de Santisteban.

Es importante, para juzgar de este derecho, fijarse en que,

---

(1) Ley II, título XV, libro VIII; *Recopilación de Indias.*

(2) Ley IX, ibid.

(3) Véase lo dicho anteriormente sobre prohibiciones de tráfico.

(4) Ley X, ibid.

(5) Ley XX, ibid.

(6) Ley XXI, ibid.

para la evaluación de los géneros, se prohibió diferentes veces que se desempacasen o abriesen los fardos de mercancías que se embarcaban en las flotas, remitiéndose, en los primeros tiempos, a las declaraciones juradas del contenido que prestaban los cargadores; conforme a ellas, se hacía la valoración a la entrada en América «dentro de los treinta días primeros siguientes, después que sean llegadas las flotas al puerto, tomando para ello, de los precios mayores, mediano, y menor, el precio mediano». [1] En 1629 se simplifica más el aforo, que se hace por bultos, evaluándose por término medio cada arroba de fardo (de tejidos) para Tierrafirme, a 5,100 maravedís, y a 3,600 para Nueva España; acuerdo que se convino entre el fisco y el comercio, por los «continuos encuentros y embarazos que ocasionaba el repetirse por los administradores y arrendadores [de los almojarifazgos] la pretensión de que las relaciones [de mercancías] fuesen juradas», decidiéndose, para terminar con ello, «poner precio fixo al fardo ó cajón aforrado, según su peso, y con diferencia por causa de contener más ó menos preciosos géneros». En 1695 se empezó a avaluar por el espacio ocupado, por palmos cúbicos, hasta 1698, lo que dió origen al llamado «derecho de palmeo», que se renueva y establece definitivamente en el siglo XVIII, y después, por número de piezas; pero todo esto ya fuera del período que abarca nuestra historia.

Los motivos por que se negaban los comerciantes al reconocimiento de los fardos, y hasta a las relaciones juradas, los explica en 1682 la Casa de Contratación : «se ha observado, dice, el no dar relaciones, encaxes, ó facturas de lo que se embarcaba de tiempo inmemorial á esta parte... pues... fuera ocasionar á que no se cargasen las flotas... y la destrucción del comercio, si se hiciesen públicos los géneros y cantidades que se cargaren á Indias, para celebrar sus ferias; por cuya razón... se ha practicado, y practica, de aforar por fardos, frangotes, y caxones respectivamente los derechos que perciben». [2]

---

(1) Cédula de 22 Diciembre de 1579. Como se desprende de esto, la valoración se hacía por el precio que regía en las ferias.

(2) Antúnez : *Memorias históricas*, página 238.

En Indias, hasta 1558 no se introdujeron las Alcábalas, ese tradicional y fatal impuesto sobre las transaciones,— cuyo efecto se ha comparado, con acierto, al de atar la carga a las patas de una acémila, — ordenándose se pagase a 2 °/₀;[1] desde 1576 también tributaba a este tipo «la coca que se cria y coge en el Perú» que pagaba hasta entonces 5 °/₀. Este derecho «en 1574 tuvo por bien [el Rey] que se sobreseyese en el Perú, por favorecer más su población y vecinos, en atención á que lo permitia el mejor estado de la Real Hazienda...»; renovándose en 1592.[2] En Indias estaba destinado «principalmente á la conservación y sustentación de las Armas marítimas».

Había numerosas excepciones : los clérigos, Iglesias, etc.; y varios géneros, como : «maíz, granos, y semillas, vendidas en mercados y alhóndigas, y mantenimientos para pobres»; «pan cocido, caballos, moneda, libros, y aves de cetreria»; «metales para amonedar, bienes dotales, armas acabadas» y otros;[3] y muy en especial hay que hacer notar, que se eximía de ellas a los Indios.

Generalmente, así como en España con los municipios, se contrataban o asentaban en las Indias con los Consulados; en la época de Carlos II pagaba el Consulado de Lima, 160 mil o 150 mil pesos por la alcábala,[4] según hubiese o no Flota en el año.

En España, pagaba lo que venía de América, 10 °/₀, que se cobraba simultaneamente con el almojarifazgo de entrada; que hacían en junto el 15 °/₀ de derechos. Osorio, en este mismo tiempo, dice que subian a 20 °/₀, pero a no dudar incluye también las otras cargas, que rápidamente voy a citar, dejando de lado algunas extraordinarias y temporales.

En Indias, había la Avería del Sur, de que ya he hablado en otro lugar, y la Unión de Armas, destinada al armamento de las ciudades costeras, por la que se pagaba, según Villatoro,

(1) Ley XIV, título XI, libro IX; *Recopilación de Indias.*

(2) Ibid., ley I.

(3) Leyes XIX, XX y XXIV.

(4) Villatoro : fóleo 24.

junto con el almojarifazgo, 65 mil ó 50 mil pesos; el tipo mayor, cuando había flota.

En España, existía otro derecho llamado «de toneladas», que ofrece interés, no por su cuantía, sino por estar dedicado al sostenimiento de la cofradía o universidad de Mareantes: primeramente (1569) consistía en «una quarta parte de soldada de qualquier embarcación que fuese de España á Indias, ó viniese de ellas»; después (1608) en «real y medio» de plata «por cada tonelada de todas las Naos» que navegasen a Indias. [1]

Para fábrica de Galeones, se impuso en 1636 un recargo de 1 °/₀ al 12 °/₀ de Avería.

En 1642 se dispuso que los navíos sueltos que iban con permiso de registro, a ciertas Islas y regiones de América, pagasen por su concesión, dos ducados de plata por cada tonelada, los destinados a Habana, Campeche, Honduras, Gibraltar y la Guayra; ducado y medio los que iban a la Margarita, Cumaná, Nueva Córdoba, río de la Hacha, y Santa Marta; y un ducado los de Santo Domingo y Puerto Rico; siendo libres los de la Trinidad, Orinoco y Cuba. En 1681 se *decupló* este derecho.

Como estos navíos de permiso ofrecían grandes ventajas, se disputaban sus concesiones; terminándose por sortearlas entre los que las solicitaban, con ciertas condiciones. Recuérdese lo dicho sobre ellos en el Capítulo de las Flotas.

El derecho de extranjería se aplicaba a las embarcaciones extranjeras, que, a falta de nacionales, se fletaban para la navegación, desde que empezaron a escasear éstas (fines del siglo XVI). Se les cobraban 66 reales de vellón por cada tonelada ocupada por carga de cualquier clase. Desde 1681 se imponen 96 reales vellón sobre cada tonelada *utilizada* en flotas y galeones, y 32 reales en los navíos sueltos; impuestos destinados a la fundación y subsistencia del Seminario de San Telmo, en Sevilla; otra curiosa institución relacionada con el comercio y navegación.

Los derechos de almirantazgo, no afectaron al comercio americano.

---

(1) Antúnez: página 242.

Lejos de la patria, con autoridad que parecía centuplicada, no podía evitarse que en aquellas regiones apareciesen, acá o allá, en los altos cargos, gentes que imponían al comercio vejaciones, que le lastimaban, a veces, más que los mismos tributos. Pueden leerse en el manuscrito de Villatoro sentidas quejas de tal conducta; se lamenta, entre otras cosas, de hallar el comercio «lleno el Mar del Sur de Piratas, que le rrobaban sus caudales y vajeles en número crecido, los tribunales inundados de pleitos, y ninguno con determinación favorables... los cassos especiales de las bejaciones, y especialísimamente de los Ministros de Panamá»; y de que se obligase a los comerciantes a poner de manifiesto los libros, y a hacer declaraciones de lo que enviaban;[1] quejas a que atiende solícito el monarca, quien, haciendo gala de sus excelentes disposiciones y de su afecto por el comercio y los comerciantes, reprende con severidad a los Ministros de Panamá, conminándoles, a que no falten a lo convenido con el Comercio y a que respeten a sus miembros: «porque vuestra obligación, y lo que deueis hacer, es obedecer lo que Yo mando, y que se execute y cumpla; y si tubiéredes que rrepresentar lo hareis después de auer obedecido», amenazándoles con castigarles «asta llegar á pribaros de las Plazas».[2]

Es lo único en que la Casa de Austria no había decaído: en el amor a sus súbditos.

Veamos ahora la principal traba, la mayor calamidad que afectó al comercio americano; y que en los años de Carlos II adquiere tal intensidad, que descuella entre las profundas desgracias con que se vió afligida nuestra patria en tan calamitosos y transcedentales tiempos: Los filibusteros.

(1) Fóleo 29.
(2) Idem, fóleo 33.

Parte Tercera

LA PLAGA AMERICANA DEL COMERCIO

Capítulo VI

LOS PECHELINGUES O FILIBUSTEROS

I. = SU CARÁCTER HISTÓRICO



ECHELINGUES, bucaneros, filibusteros [1]: tal se designaba la plaga que asoló cruelmente nuestras Antillas, y toda nuestra tierra costera americana, sobre todo durante el reinado de Carlos II; azote funesto para el comercio, al que paraliza; furia devastadora que disipa el bienestar de aquellas regiones, atormentando a sus habitantes, introduciendo la desolación y la ruina en las comarcas más fértiles, y en las más ricas ciudades. Bandas de aventureros, sin Dios y sin ley, ...apresan los buques, invaden las costas, asaltan, saquean y destruyen las ciudades, maltratan y esquilman a sus habitantes, cruel, despiadadamente, cual no hay otro ejemplo en las his=

(1) Pechelingues, denominación española: bucaneros, deducida de *boucaneer* (denominación inglesa); palabra derivada de *boucan* (holandesa): operación de salazón de carnes; filibusteros (denominación francesa): de *flyboat* o de *felibote* (embarcación ligera).

torias. ¿Qué eran, quiénes eran y cómo deben juzgarse estas bandas? [1]

¿Eran, quizás, los tentáculos de Europa, ansiosa de sentar su planta en aquellas envidiadas regiones? Si tales eran, cómodos, en verdad, resultaban los dichos tentáculos : los rechazan indignadas las naciones cuando se les reclama, cuando se les echan en cara, cuando se les imputan los crímenes nefandos de aquellos forajidos; pero los acarician, los alimentan, los sostienen, los protegen y los fomentan, en cuanto les conviene para sus fines. ¿Qué más, para descubrir esta doble cara, que las contestaciones que nos cuenta Oexmelin [2] daban los Soberanos de Francia y de Inglaterra a los Embajadores de nuestros Reyes, que se les presentaban «lamentándose de las molestias que dichos Piratas han hecho en sus tierras de la América, aun en la calma de la paz»? «Que tales hombres, respondían aquellos Monarcas, no eran Sugetos ni Vasallos de sus Magestades, en las funciones de Piraterías, y que así, S. M.ᵈ Cathólica podría proceder contra ellos de la suerte que hallase más apropósito». Y el Rey de Francia añadía : «Que no tenía alguna Fortaleza en la Isla Española, ni que de ella sacava algún tributo»; y también el de Inglaterra agregaba : «Que jamás havía dado patentes á los de Jamaica para cometer alguna hostilidad contra los Sujetos de S. M. Cathólica». Y volvamos la hoja, y encontraremos a los bucaneros en comunicación regular marítima con los puertos franceses, en especial con Dieppe; veremos a las fábricas de armas de Dieppe y Nantes, trabajando casi ex-

---

(1) Para la historia de los filibusteros, pueden utilizarse las obras siguientes, aparte de otras muchas que se ocupan de esta cuestión.

Alsedo : *Aviso histórico*, etc. — Cappa : *Estudios críticos acerca de la dominación española en América.* — Buena Maison : *Historia de los piratas de America* (Traducción española de la obra de Oexmelin : *Des americaansche Zee Roovers*), la obra que ha servido de base a casi todos los autores. — Fernández Duro : *La Armada Española*, tomos IV y V. — Raveneau de Lussan (otro filibustero, como Oexmelin) : *Journal du voyage fait avec les filibustiers.* — Pezuela : *Historia de la Isla de Cuba.* — Raynal : *Histoire philosophique, etc.* — Además son interesantes los escritos del Marqués de Varinas, y otros. Refiriéndome yo desde ahora a las obras dichas, no multiplicaré las citas en el texto.

(2) Traducción española de Buena Maison : página 66.

clusivamente para el suministro a los filibusteros; [1] aparecen éstos pidiendo y obteniendo para la Isla de Tortuga, que habían ocupado desalojando a los españoles, un gobernador francés, que les defiende, les protege y hasta les proporciona buques para sus expediciones; y más aún, veremos al Gobernador de la parte francesa de Santo Domingo fortificando a Guarico y Port de Paix con guarniciones filibusteras, tomando parte, al frente de los bucaneros, en la expedición francesa contra Cartagena de Indias; y lo que es más, reclamando oficialmente a Francia la parte del botín que a sus discutibles auxiliares correspondía; y al mismo Luis XIV, de copartícipe en la famosa empresa de este saqueo. Y, en cambio, veremos a Cromwell, pretextando hipócritamente, para la guerra con España, los ataques a las islas de que se habían apoderado los piratas y que habían hecho éstos su cuna; y los apresamientos de sus buques; y encontraremos a los gobernadores de Jamaica no ya permitiendo, sino auxiliando con todo descaro, la organización de las expediciones de los capitanes filibusteros, muchas de ellas que parten de esta isla; y recibiéndolos con los brazos abiertos cuando regresaban a derrochar en ella los tesoros adquiridos en sus rapiñas. ¿Y no llegan los reyes de entrambos países a nombrar oficiales suyos, y hasta gobernadores, y a llevar a la nobleza a los piratas más conocidos y más crueles?

¿Eran tal vez, los vengadores de Europa; los ejecutores de la protesta de las naciones contra las crueldades de los españoles, como con insistencia repiten los historiadores poco afectos a España, siguiendo en esto a los escritores filibusteros, que con tal pretexto, quieren correr un velo y disculpar (si esto cupiera) en cierto modo los inhumanos hechos de sus compañeros? Y, a fe, que no podría tratarse de protesta, ni de castigo, ni de venganza, por crueldades y errores achacables a la legislación española : ya la hemos visto [2] : ¿cabe mayor interés, cariño y solicitud por los indígenas, que la que nuestras leyes y orde-

(1) Beer : *Geschichte des Handels*; tomo II, página 270.

(2) Claro está, que en una mínima parte; pero toda ella respira el mismo ambiente, y sigue, en esto, idéntica tendencia.

nanzas demuestran? ¿Hay alguna otra legislación, no ya coetánea, sino aun posterior, que la venza en esto? Tampoco podría serlo, de la conducta, del desapego, o falta de solicitud de nuestros Monarcas : traeré sólo un ejemplo : de pesadumbre murió el Virrey Toledo : «Idos a vuestra casa», le replicó Felipe II, volviéndole la espalda, cuando regresó a España, después de haber dado muerte a Tupac-Amaru, el descendiente de los Incas, a pretexto o con motivo de la inquietud que se notaba entre los indios, «que yo os embié á servir Reyes, y vos fuisteis á matar Reyes». Mas, yo lo veo : era sin duda, por los abusos y vejaciones de los colonos españoles en haciendas, repartimientos y minas; era por la opresión a que, sobre las leyes y contra las leyes, sometían a los indios, exterminándolos... Y hay que darles la razón : existían extralimitaciones, había abusos, es indudable, pero; ¿alcanzaron las proporciones que pretendían aquellos defensores de los pobres indios? Fácil les ha sido y es, hacer suyas las célebres imputaciones con que Cromwell, completando las que antes he indicado, en su artificiosa declaración, pretendía legitimar ante la humanidad su conducta con España, alzando la pantalla del castigo merecido por la crueldad de los españoles y por el exterminio de los indios. Y sin embargo, los mismos escritores filibusteros, interesados en su justificación, Oexmelin y Raveneau de Lussan, que en sus relaciones pintan con vivísimos colores las inauditas crueldades de los suyos, no hablan de las de los españoles más que en hipótesis, por referencias, por tradiciones; y en sus minuciosos relatos, en que figuran varias veces tratos con los indios, no aparece la justificación de semejantes imputaciones, ni un odio excepcional de éstos contra sus opresores; y hasta es frecuente ver a los bucaneros desconfiando y luchando con los indígenas, por la afección de éstos hacia sus dominadores. Pero aún hay más : no lo aduzco como legitimación, ni como defensa; mas, debe hacerse constar. *Por primera vez* asientan franceses e ingleses en las Antillas, en 1625, ocupando la Isla de San Cristóbal. (1)

(1) Una de las descubiertas ya por Colón, pero después abandonada, aunque solían tocar en ella, de arribada, algunos buques.

¿Cuál es su primera preocupación, y cuáles sus primeros actos? Una historia francesa de las Islas Caribes, casi coetánea, pues se publicó en 1658, nos lo cuenta : «Pero este autor francés — leemos en Anderson [1] — confiesa francamente, que para evitar cualquiera inteligencia secreta entre los caribes indígenas de esta Isla y los españoles, que eran en ese tiempo el enemigo común de ambas naciones en América, de la Inglesa y de la Francesa, en una noche, *despacharon todos los más peligrosos de estos caribes*; y no mucho tiempo *después, obligaron al resto a abandonar esta Isla*». Y tras este ejemplo, tras esta inauguración de sus sistemas protectores, ¿podían alzar la bandera en favor de sus «exterminados»? ¿No les correspondía oir lo que Cristo dijo a los perseguidores de la mujer adúltera? Y aún hoy día : ¿pueden levantar bandera contra nuestra España colonizadora, los que como modelos de su obra nos presentan a Madagascar y a la Indo China, la conquista de los territorios boers, las colonias alemanas del Africa, y la celebérrima del Congo, cuyas tribus resistieron siglos y siglos las «razzias» de los mercaderes de esclavos, y no han podido soportar unos *pocos años* de «civilización» belga, que ha exterminado a sus pobladores? Y eso que han pasado años; y han corrido siglos; y nos creemos mucho más allá, incomparablemente más civilizados que en aquellos tiempos; y se miran con menosprecio los ideales que tuvieron nuestros verdaderamente grandes monarcas, no responsables, ciertamente, de los abusos que contra sus disposiciones y sus propósitos se hicieran. Y, por fin, aun concedido que tuvieran razón plena, ¿cabría disculpa en pretender castigar inhumanidades y atropellos con otros incomparablemente mayores? ¿No sería esto como pretender extirpar las serpientes propagando las víboras?

Y si ninguna de estas cosas (y menos aún la última, que, a mi entender, es pura hipocresía y como tal, es la que más se repite) es capaz de explicarnos en definitiva el bucanerismo, ¿qué eran, qué representan en la historia los filibusteros? Eran, creo yo, tanto o más que una arma ilícita de la ambición europea (que

(1) Anderson : *Origin of Commerce*; tomo II, página 311.

esto es evidente), la protesta de Europa, por lo menos de la escoria social de Europa, contra las leyes de exclusión que el afecto, el desvelo y la protección de nuestros reyes habían concedido y habían promulgado para defender a aquellas nuevas regiones que, al principio sobre todo, querían cuidar como a niño mimado del peligro que las amenazaba, de que fuesen invadidas por una chusma aventurera de ínfima categoría, reclutada entre los deshechos y los expulsos de la sociedad, para lograr ingertar y establecer en ellas una raza escogida, selecta, sin mezcla degenerativa de ninguna clase, netamente española, netamente católica. Véanse las leyes, medítense las disposiciones; tal había sido el ideal, tal el estado soñado para los nuevos países; a esto tendía la minuciosa reglamentación establecida para el paso a Indias, esa fué la idea que había presidido a sus ordenadores. Y frente a esta idea, que ven en ejecución, frente a esta decisión, enérgicamente sostenida, aparecen los excluídos, esos aventureros por recurso, con patria o sin ella, caracterizados precisamente por un odio personal contra los españoles; odio rayante en frenesí, inconfundible con santa indignación de una alma noble, de un corazón sensible, de un humanitarismo altruista, de un idealismo sublime; cuando les vemos, sin excepción, modelos en crueldad, monstruos en atrocidades; cuando les observamos huídos, expulsados de Europa, a casi todos incapaces de vivir en regiones civilizadas, rebeldes a las leyes sociales. Y a las puertas de los países americanos, a la vista de aquellas lejanas tierras, prodigios de fertilidad, fuentes de riqueza, en las que imaginaban la posibilidad de satisfacer sus instintos y de vivir su vida, su vida de pasiones, se encontraban rechazados, incapacitados de asentar en ellas, por las leyes de exclusión que taxativamente les prohibían su entrada, y que, en este punto, se cumplían con rigor; y así yo me explico su ira, su odio sin límites contra el pueblo y el nombre español que les cerraba el paso, que se les cruzaba en su camino; y he ahí aclarada asímismo, la diferencia que aún en sus rapiñas (su pasión dominante) hacían entre españoles y otros nacionales, respetando los bienes de éstos; también justificada la última (hay que reconocerlo) con el temor de perder la ayuda y afección

que recibían de las otras potencias, a las que indirecta, y en ocasiones directamente, servían.[1]

Velada o descarada, esta protección es la que les permitió desarrollarse y tomar los vuelos conque aparecen en el último tercio del siglo XVII. Mas, no bastaba. Era preciso que fuese precedida o acompañada por lo menos, de la desaparición del poderío naval de España; era necesario que el abandono y la molicie, trajeran la decadencia de la población española de la América, de los descendientes de aquellos intrépidos conquistadores que admiraron al mundo con sus empresas; era necesario que tales cambios corriesen parejas con los que, al propio tiempo, estaban acabando con las fuerzas de la un día potente nación española. En América, a lo menos, cabía la disculpa, que no cabe a España, de que el disfrute de aquellos fértiles y ricos territorios, al que los hechos de sus antecesores les autorizaban, cual nuevas delicias de Capua, había oscurecido y afeminado la energía y el valor que caracterizaron a los conquistadores. Pero es inexplicable, e inadmisible, el punto a que llega el abandono. El filibustero, Raveneau de Lussan, nos lo confirma. Cuando los vigías descubrían a los buques piratas, avisaban a los españoles, «lesquels se préparent non pas à se battre, mais à sauver leur butin».[2] En las poblaciones del Pacífico, que, cuando las conoció Lussan, llevaban diez años libres de las desagradables visitas de los corsarios, no se usaban ya armas de fuego,[3] hecho confirmado algunos lustros después de la época que referimos, por D. Jorge Juan, y que por lo visto había tomado carácter tradicional, a pesar de los escarmientos sufridos. Por cierto, que esta observación no se compagina bien con la su-

---

(1) Cuenta Raveneau de Lussan, que fué una de sus presas, un navío que llevaba 200,000 escudos, mitad de españoles, y mitad de dueños holandeses; tomaron los piratas lo de los primeros, y devolvieron lo suyo a los últimos. (Es curioso el epílogo: los holandeses repartieron su dinero con los españoles despojados: más, al llegar a Curaçao, hicieron creer que se habían apoderado los piratas del cargamento completo, ocultando así la mitad salvada. Si el hecho es cierto, no deja de ser notable la mezcla de generosidad y felonía que supone.)

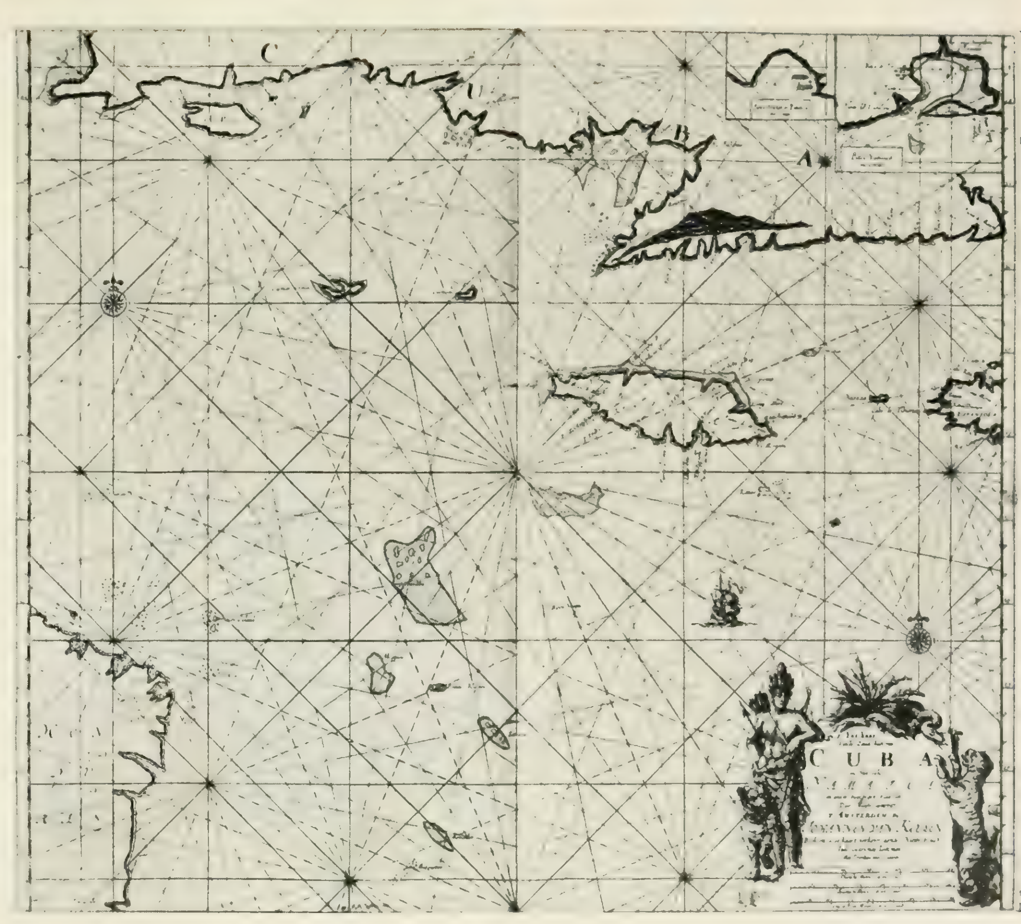
(2) Página 55.

(3) Página 44.

puesta opresión inaguantable de los indios por los dominadores. Adviértase por otra parte, la enorme extensión de costas, la escasez de puertos, propiamente tales, sobre todo en la parte del Pacífico; la rutina de la navegación, que, falta de buenos pilotos, y hasta de marinos aptos, tenía que orientarse reconociendo y tocando puntos obligados de las costas, en los que a su sabor les acechaban los piratas; todo lo que llevaba, como de la mano, a emplear como sistema para combatir la plaga pirática, la formación y sostenimiento de armadas adecuadas. Pero este medio, al que se acudió repetidas veces contra los corsarios que entraron en el Pacífico, no satisfacía a los Virreyes, como solución permanente (única eficaz), por su enorme coste de sostenimiento, que reducía los sobrantes, y en consecuencia, los envíos de plata a España, objeto de emulación entre los Vireyes; y como las quejas de aquellas lejanas regiones, no lograban hacer mella en el Gobierno de Madrid, preocupado con los graves negocios de casa, los Virreyes, en cuanto pasaba el peligro, suprimían las escuadras armadas; por otra parte las escuadras de grandes buques, resultaban inútiles contra los piratas endémicos; precisamente la particularidad de los pechelingues, consistía en sus pequeñas y ligeras embarcaciones, que se ocultaban en cualquier rincón,[1] que por su poco calado entraban con facilidad en las innumerables calas y pequeños surgideros de aquellas costas e islas, por puntos innacesibles a buques de regular calado : además, actuaban (en el Pacífico) tan pocas veces las armadas, que cuando tenían que hacerlo, solían estar deshechas o inservibles, necesitando de tantas, tan costosas y largas carenas y reparos que casi era preferible, más rápido y más barato, organizar otra nueva con buques comerciales en buen uso, convenientemente preparados. Cuando analizamos ahora aquellos hechos, cuando vamos enumerando uno tras otro todos los saqueos, todas las presas de los corsarios y de los filibusteros, nos parece increíble que se tolerase semejante estado de cosas, y que no se tomaran enérgicas medidas para termi-

(1) Vez hubo, en que, desmontando los palos, ocultaron con ramajes el casco de su buque, varado en la orilla; no pudiendo descubrirlo los españoles que iban en su busca.

Lámina IV



La Isla de Jamaica y la Costa Meridional de Cuba. Carta náutica de la época. (Depósito Hidrográfico de Madrid.)

nar con él; mas, no hay que olvidar, que tales hechos y tantas desgracias se repartían por la inmensa extensión de todos aquellos territorios, y que se producen durante el período de un siglo, y hasta puede decirse de siglo y medio, o quizás de dos siglos. Esto, sin embargo, no disculpa la apatía del Gobierno de Madrid; se conocía el remedio; hemos visto que, a veces, se preocupan en España de organizar las Armadas de Barlovento; pero casi siempre, cuando el mal había tomado tales vuelos, que como en tiempo de los filibusteros, llegan a ser deshechas por los piratas, aunque en otras épocas (fines del siglo XVI y principios del XVII) les habían tenido a raya, no sólo cuando funcionaban, sino también cuando su presencia era nominal, un par de galeras viejas en Cartagena.[1]

¿Cuál es el carácter, qué es lo que caracteriza a los filibusteros, tal cual los encontramos en el reinado de Carlos II, (el momento en que más bullen), y les presta un sello especial que los distingue de otros piratas? No eran ya aquellos piratas obscuros y desconocidos que, pululando por las costas, hacia 1514, obligan a crear la Armada de Barlovento para que los extirpe, como acabo de decir, casi con su sola presencia; no son tampoco aquellos corsarios europeos que, tiempo adelante, y saliendo de puertos europeos, con armadas preparadas al efecto, a veces considerables, aparecen en las costas americanas; mezcla heterogénea de piratas y de descubridores; navegantes atrevidos que no vacilan en emprender la larga, costosa y entonces temida travesía del Atlántico, y hasta en dar la vuelta al mundo, haciendo famosos nombres, como el de Drake, que llega de pirata a Vicealmirante de la armada inglesa, y que termina de nuevo en pirata. Nuestros filibusteros toman de los unos y de los otros, aunque, en la mezcla, descuellan más las ruines cualidades de los primeros; productos eran ambos, los primitivos piratas y los filibusteros, rechazados de la sociedad; y no debe extrañarnos la coincidencia de sus caracteres, de su conducta y de sus procederes. De los segundos, de los corsarios europeos (categoría muy superior — también aquí hay clases),

(1) Véase sobre estos extremos a Cappa : tomos XI y XII.

toman el aparato externo, la coalición de fuerzas, la escala, la magnitud de sus empresas, la osadía y el descaro. Observemos a los bucaneros : veámosles crueles por instinto, de un salvajismo incomprensible, insaciables y ávidos de oro (en lo que también se les parecen los corsarios), viciosos, empedernidos e inauditos, pero duros, resistentes, impávidos en los sufrimientos, despreciadores del peligro, osados, atrevidos, ingeniosos, oportunos y rápidos, más que valientes; maestros cumplidos en astucias, en aprovechar descuidos, imprevisiones, y hasta a veces la misma fuerza y confianza del adversario, valiéndose con maña del terror que sus crueldades y su osadía inspiran. He aquí un buen haz de condiciones características, que heredan del primer grupo. Su organización, basada en el compañerismo y en la fidelidad en los tratos mutuos; su espíritu de comunidad, que les hace aportar sin reservas al fondo común los productos de sus rapiñas; la subordinación ciega en sus expediciones, a los jefes que ellos mismos eligen; el atrevimiento en sus empresas; a veces, aunque raras, sus rasgos de generosidad; su desprecio del enemigo : tales son las manifestaciones que proceden de sus segundos maestros, de los corsarios. Esta reunión típica de cualidades, siempre extremadas en ellos; el aspecto novelesco que sus ardides y aventuras dan a sus terribles hechos; sus mismos vicios, han hecho de ellos tipos pintorescos, populares, más crueles y sin tantos ribetes caballerescos, pero con un atractivo y una aureola, análogos a los de nuestros bandoleros, o a los de los bandoleros ingleses o italianos. Hasta de héroes se les ha tratado; y prueba de ello es la traducción inglesa de 1684 del famoso libro del filibustero Oexmelin, que tanto contribuyó a popularizarlos : lleva por rótulo « Las empresas *incomparables de Sir* [1] Henry Morgan, nuestro *héroe* inglés de Jamaica, que saqueó á Puerto Velo, quemó á Panamá, etc.»; y en el prólogo nos dice el traductor que nos va a exponer « hechos tan grandes

(1) Fué ennoblecido por el Rey de Inglaterra. He aquí el rótulo, a la letra : «The unparallel'd Exploits of Sir Henry Morgan, our English Jamaican Hero, who sack'd Puerto-Velo, burnt Panama... &c.» y del prólogo : «...in point of Military conduct and valour, as ever were performed by mankind; without excepting, here, either Alexander the Great, or Julius Caesar, or the rest of the Nine Worthy's of Fame».

y gloriosos, en lo que respecta á comportamiento militar y á valor, como hayan podido hacerse nunca por quienquiera que sea, sin exceptuar aquí, ni á Alejandro Magno, ni á Julio César, ni al resto de los héroes más dignos de fama». Se ha querido hasta borrar la inmoralidad de sus rapiñas, legalizarlas, ya que, como dice Lussan: «de todos modos, como [las Antillas] están más allá de la línea [ecuatorial], no hay que hablar para nada de restitución». Allí no regía la ley natural que prohibe el robo; por lo visto, la moral acababa en la línea.

Para que pueda compararse la acción de estos bucaneros con la de los corsarios piratas que partían de Europa, y para tener una visión más completa de estas plagas del comercio americano, diré cuatro palabras sobre éstos, ya que los primitivos piratas de América carecen de interés histórico, salvo la creación de la Armada de Barlovento, obligada por sus correrías. Los piratas europeos tardan en aparecer por aquellas aguas; bastantes años iban transcurridos desde el descubrimiento, y duraba todavía el respeto y el temor a la travesía del Atlántico; nuestras colonias eran para el resto de Europa, algo así como fábulas, como mitos, como sueños de una fantasía desbordada; ávidas y envidiosas, como estaban las naciones, de los tesoros y riquezas de las nuevas Indias, no se atrevían sin embargo, a ir a buscarlos a sus propias fuentes, sino que sus corsarios y sus Armadas esperaban y acechaban a nuestras flotas, junto a las costas europeas; y así es curioso encontrarnos, en las instrucciones a los Generales de la Armada de Guardia, con la orden de que a su regreso a España, al llegar a las Islas Azores, preparen sus buques, arreglen las armas, despejen las cubiertas, y los dispongan para rechazar cualquier ataque: hasta aquellas Islas no había peligros de enemigos, y las ordenanzas, implícitamente, les autorizaban para venir descuidados, sin prevenciones especiales. Indudablemente, que, ese respeto era en buena parte debido, al que infundía el poder marítimo de España; suprímase éste, y resulta inexplicable la situación que acabo de indicar. Pero, andando el tiempo, también las otras naciones envían sus decubridores a las nuevas regiones, adquieren atrevimiento sus marinos, y sobre todo desarrollan su nave-

gación, su comercio y su poderío naval; y el campo de acción de sus corsarios y de sus piratas, se extiende hasta aquellos mares. No voy a seguir su historia; recogeré algunos de los hechos más notables, y que ofrezcan algún aspecto interesante para formar juicio del carácter que ofrecen sus incursiones; de su parecido, y de sus grandes diferencias, con los bucaneros.

En 1568 «gobernando los oydores, llegó nueva á Mexico de como abían llegado siete navios de armada de yngleses al puerto de Sant Juan de Lua, ques el de la Veracrúz... Llegados estos navios tomaron el fuerte y la artillería y prendieron a los oficiales de su M.d de tesorero y factor..., y tomando el fuerte, sacaron la artillería y fortificáronse sin tener la menor contradicción del mundo, ni resistencia, sino como si llegaran a sus casas.

«Venia por jeneral desta armada un caballero yngles que se llamaba Juan Aquiens, [1] muy gran soldado y marinero, y en su proceder muy hidalgo. El venia de correr toda la costa de las Indias, de donde traya muncha riqueza de oro y plata y perlas, y negros esclavos, y muncha lencería y cosas de mercancía... La armada venia riquisimamente artillada y munchos soldados y armas: traya los navios maltratados... Entró y tomó el puerto desta suerte: los de la isla estaban muy descuydados almardando [2] por oras la armada nuestra, y es costumbre destar en el puerto los oficiales del rey, y mucha gente con refresco, y así estaban... El Ynglés, que debia ser muy astuto, y traya consigo pilotos españoles... hizo muestra de ser la armada española, y traya las mismas ynsinas...» Cuando la vieron los de tierra, «luego se metieron en un barco los oficiales del rey, y el capitán de la isla... y fueron a recebir el armada...: llegados cerca la desconocieron»; pero los piratas «los tomaron y metieron en la Capitana», y entraron en el puerto, apoderándose por sorpresa de los castillos, cuya oficialidad estaba fuera. Pero nuestra Flota, la que se esperaba, llegó a poco «cerca del puerto... reconoció como estaba tomado, y muchas naos surtas, y con todo quisieron entrar, no atinando lo que podría ser: mas defendióse

---

(1) John Hawkins.
(2) ...aguardando.

por los yngleses, que empeçaron á cañonearla y detenella, de que los nuestros quedaron muy confusos y temerosos», creyendo que la tierra se habia sublevado. Enviando entonces los ingleses un español preso, a parlamentar con la flota, respondió el Virrey (Don Martín Enríquez de Almansa), que venía en la flota: «que ellos lo abian hecho mal en tomar el puerto y fortificarse en él, y de no dejalles entrar, sino antes cañoneallos...» Se trató de arreglo, pero al fin lucharon ambas escuadras y, destrozada la armada del inglés, pudo éste escapar sólo con su Capitana y 300 hombres.[1] Enaltece y recalca mucho, el español coetáneo que nos relata este hecho, el proceder caballeroso del inglés, aún a trueque de rebajar al General español Don Francisco de Lujan, quien, por cierto, bien examinados los hechos, procedió con toda corrección.

Tal fué el resultado de esta primera excursión pirática, en la que iba como segundo comandante, en el navío «Dragón», el famoso Drake. Alentado éste por el botín que salvaron, sale en 1577 del puerto de Plymouth para una nueva expedición, ya de jefe de ella, con cinco navíos y 164 hombres; pasa el estrecho de Magallanes, invadiendo, por vez primera, el mar del Sur; saquea a Santiago de Chile, recorre otros puertos y apresa navíos que no tenían a bordo persona alguna; tal era la seguridad y tranquilidad de los españoles de aquellas costas, bien lejos de sospechar visitas de piratas. Subiendo siempre, para aprovechar los vientos favorables, logra sorprender y apresar al navío del Oro, al célebre «Cacofogo», de nombre «San Juan de Antón», que se dirigía a Panamá con veintiséis toneladas de plata y ochenta libras de oro del Perú, y que navegaba sin escolta, con idéntico descuido.

A consecuencia de esta presa, se organizó desde entonces la llamada Armada del Sur, para armar y evitar que fuesen aislados los navíos que llevaban los tesoros para España. A toda prisa, formóse por el Virrey una armada numerosa, para perseguir al pirata; y, para asegurar más su captura, fué a apos-

---

(1) Joan Suárez de Peralta; Manuscrito publicado por el Sr. Zaragoza : *Memorias históricas de Nueva España.*

tarse a la entrada del estrecho de Magallanes, por donde, por precisión, se estimaba tenía que volver; mas, habiendo el genial Drake abandonado 4 de sus buques y trasladado al otro todas sus rapiñas, hizo rumbo a las Molucas, y por el Cabo de Buena Esperanza volvió a su patria, realizando el segundo la vuelta al mundo. Inútilmente le esperaron los burlados españoles junto al Estrecho. En su expedición, había subido el pirata por las costas de California, llegando a puntos que no habían alcanzado aún los descubridores y exploradores españoles. Curiosas son algunas de las consejas y tradiciones que nacieron por los hechos inauditos de este atrevido pirata, «terror de la España». Nacido, según el pueblo, a bordo de un navío en el mar, [1] coincide su correría por las costas del Pacífico, hecho entonces asombroso, con la muerte que dió, como he dicho, Don Francisco de Toledo a Tupac-Amaru, el último descendiente de los Incas. La aparición del pirata, con el temblor de tierra de Lima, y con «la espantosa reventazón del volcán de *Pichinche*, á cuyas faldas está situada la ciudad de Quito», [2] que simultáneamente castigaron a aquella región, fueron, según la tradición, castigos del cielo por aquel, en verdad, execrable delito. Ya vimos cuál lo purgó su ejecutor.

El éxito y el botín de esta segunda empresa, movieron en 1585 a que se armase en Inglaterra una grandiosa flota, costeada por particulares, que con veinticinco buques y 2,300 hombres se puso a las órdenes del con razón famoso pirata Drake. Saquean, como primera providencia, la población de Santiago, en las Islas de Cabo Verde; se dirigen a América; toman y entregan al pillage la Ciudad de Santo Domingo;[3] asaltan a Cartagena y obligan a sus moradores a rescatarla del incendio por una gran

---

(1) Nació en Tavistock (Devonshire), en 1540.

(2) Alsedo : página 77.

(3) Dice Juan de Laet, que entre las cosas que más chocaron a los ingleses «fué una notabilísima memoria de la ambición Española, viendo pintado un emblema en las casas del Governador, que era un globo de la tierra, de cuyo diámetro falta un cavallo, que arrojava fuera la mayor parte del cuerpo, con un mote que dezia : *No basta el mundo*». En 1655, volvieron los ingleses, con una poderosa armada, a intentar un nuevo saqueo, pero esta vez fueron sangrientamente rechazados.

suma. Lo avanzado de la estación les hace abandonar su proyecto de pasar por el istmo a Panamá; ponen rumbo a la Florida, toman y saquean el fuerte de San Agustín, de donde sacan 14 cañones de bronce y bastante dinero; recogen de la Virginia a la colonia recientemente formada, que no podía sostenerse, y con sus pobladores, regresan a Inglaterra; sin lograr, no obstante tantas rapiñas, satisfacer la desmedida ambición de los armadores, que esperaban mayor botín de expedición tan formidable. Se calcula en 600 mil libras lo que llevaron, habiéndoles costado la pérdida de 700 hombres.

No contento Drake con esto, después de haber cambiado su oficio de pirata con el cargo de vicealmirante de la escuadra inglesa en el peligro de «la Invencible», vuelve a sus primitivas aficiones, y en 1595 organiza una nueva expedición, a la que contribuye la misma Reina con seis buques de la corona, que se agregaron a los 21 navíos y barcas aprestados por los particulares; que con 2,500 hombres, se hicieron a la vela desde el mismo puerto de Plymouth hacia las Indias Occidentales, con el propósito decidido esta vez, de llevar a cabo el paso a Panamá, fracasado en el anterior viaje. Mas, en el presente, las poblaciones se habían preparado a la defensa; la armada española le ataca y lucha con él, sin ventajas decisivas por ningún lado; y, con estas dificultades, decide al fin, intentar el paso del istmo con 750 hombres; pero fortificados los pasos de los caminos, por los españoles, se vió precisado a volver a sus barcos, para emprender el regreso a su país. Drake y Hawkins, las dos cabezas de la ruidosa aventura, murieron frente a Portobelo (echándose al mar, a su elemento, sus cadáveres), terminándose así infructuosamente la expedición.

La entrada de Drake al Pacífico, que tantos descalabros produjo, y tanta resonancia tuvo, hizo pensar en la conveniencia de prevenir de un modo definitivo la repetición de sus hechos, y a este efecto, y pensado el remedio, se preparó en Cádiz una escuadra de 24 navíos con 2,800 hombres, encargada al General Flores de Valdés y a Pedro Sarmiento, con el intento de fortificar el estrecho de Magallanes, que era lo acordado, para impedir el paso a los piratas. Cogió a la flota una deshecha bo-

rrasca, quedando solos cuatro buques del Almirante Sarmiento, con los que llegó al Estrecho, y en aquellas inhospitalarias regiones fundó una fortaleza, y una población — San Felipe —, bastante para 400 hombres. Al volver a España, tropezó en las costas del Brasil con una escuadra inglesa que acabó de destrozar los restos de la desgraciada expedición. Ocurría esto en 1583. En el 86, otro inglés, que en el año anterior habia pirateado por las costas de la Virginia y de la Florida, Tomás Cavendish, aguijoneado por el éxito de Drake en su correría por el Pacífico, con el producto de sus propias piraterías anteriores armó tres buques, con los que entró por el estrecho : encuentra allí y recoge al único superviviente de San Felipe, y después de algunos pillajes en las costas, y dedicado más que nada a efectuar demarcaciones, emprendió la ruta iniciada por Drake, teniendo la suerte de apresar al navío llamado de la China, que iba de Manila a Acapulco, con rico cargamento de sedas; y después de haber perdido dos de sus tres buques, dando también la vuelta al mundo, volvió a Plymouth, en cuyo puerto hizo su entrada, el día 8 de Septiembre de 1588, con todas sus velas y gabias adornadas de sedas y tejidos, los «más alegres y del mejor primor de la China», habiendo burlado, como Drake, los buques que el Virrey del Perú había hecho armar para su captura. Cavendish murió en una nueva expedición que emprendió, en el año 1591.

Un carácter de reconocimiento de costas, más marcado aún que el de la de Cavendish, tienen algunas otras de las expediciones que visitaron el Pacífico; las dificultades y peligros de aquella larga navegación, exigían en quienes las emprendían mayores conocimientos y más importantes medios que las dirigidas a las Antillas. Así, por ejemplo, la de Oliverio Nort, pirata holandés, quien con dos navíos, «Mauricio» y «Enrique Federico», y dos yachts, aprestados en Plymouth, el puerto tradicional para armamentos piráticos, entró por el estrecho al comenzar el año 1600, demarcando las costas y no desperdiciando la ocasión de apresar en el Pacífico a la fragata «Buen Jesús»; precisado a escaparse para huir de la escuadra de tres navíos que contra él preparaba el virrey, se dirigió a Filipinas, donde, atacado por



Batalla del lagón de Maracaibo, de la *Historia de los Piratas de América*, de Oexmelin, trad. de Buena Maison.

(Véanse págs. 217 y siguientes.)

dos navíos de guerra, vió echado a pique a uno de los suyos y apresado uno de los yachts.

Spilberg, que entró en el mar del Sur en 1615 con seis navíos, también con el intento de reconocer las costas, tuvo un encuentro con la armada del Pacífico, y acabó de ser derrotado en Filipinas.

Al siguiente año, Schoutem y el comerciante holandés le Maire descubren el estrecho a que dió nombre este último, con un nuevo paso al Pacífico; y después de algunas demarcaciones en las costas chilenas, sin hacer otro daño, continuaron su viaje hacia las Molucas y su circunnavegación. Prescindo de ir detallando expediciones de poco interés. Heremita Clerk, piloto holandés, en 1624, estuvo durante cinco meses en el puerto del Callao, con sus once navíos. Muerto en el mes de Junio, su sucesor regresó, por el mismo camino, después de apoderarse en el Brasil de Todos Santos, que recuperó al año siguiente Don Fadrique de Toledo. Más trascendental y peligrosa era la intención de la escuadra holandesa que, al cargo del General Hendrik Brower, salió de Pernambuco en 1643 con el designio de asentar una colonia en Chiloe, en Valdivia o en algún otro punto favorable de las islas o costas del Pacífico, instalando una factoría permanente en el mar del Sur. Muerto el General en las Islas de Chiloe, se dirigieron los expedicionarios hacia Valdivia, donde intentaron establecer una población; el Virrey del Perú, después de que la armada que había preparado terminó su comisión de escoltar a los buques que llevaban a Panamá el Tesoro para España, donde los incesantes apuros de la Hacienda hacían imprescindible el recibirlo, la envió contra los holandeses; pero cuando llegó hacía dos meses que ya habían dejado aquellas regiones, por pérdida de gente y de un navío con pertrechos, y por la hostilidad de que eran objeto por los naturales. Nada más de notable ocurre por aquellos mares hasta los tiempos que después relataremos.

La tranquilidad con que obraban estos piratas, en especial en el Pacífico, se explica fácilmente; extranjeros naturalizados, les servían de espías y confidentes; faltos los españoles de armada permanente, cuyo costo se calculaba en 900,000 escudos al año,

quedaba como único recurso, el apresto y armamento de escuadras eventuales, retrasados por la busca y elección de los navíos mercantes que debían formarlas, la preparación para armarlas, la escasez y dificultades de armamento y pertrechos adecuados, y la de marinos prácticos para tripularlas, que consta que, a veces, tenían que buscarse a 80 y 100 leguas tierra adentro; lo que, junto con las circunstancias anteriormente indicadas, permiten formarse idea de lo ocurrido y explicarse el éxito de las expediciciones relatadas. Tanto en el mar del Sur, como en lo que diré de los filibusteros, en los párrafos siguientes, el efecto más importante de estas piraterías, más quizás que los enormes daños materiales que produjeron, y más todavía que la paralización comercial y hasta el abandono de las plantaciones en los puntos más amenazados, que ocasionaban, fué a mi modo de ver, el haber puesto al vivo las llagas de la España de entonces; su impotencia; su desorganización interna; haber patentizado al mundo, que todo aquél poderío de que blasonaba, era pura ficción, abalorios, decoración teatral, y por dentro flaqueza y nulidad; destruyeron el prestigio de España; y no hay que perder de vista, que el poderío político y el nombre de España, han sido, más que las armas, los que sostenían entonces y han sostenido después las colonias españolas, hasta el triste año de 1898, en que la continuación incesante de nuestra decadencia, nos ha hecho perder el rango de potencia colonial. Poderío y renombre que tenemos que esforzarnos en recuperar, para, con nuestro pestigio, ejercer el papel que ha de constituír nuestro ideal nacional, particularmente en cuanto respecta a nuestras hijuelas, nuestras antiguas Colonias americanas.

Vamos ahora a ocuparnos, con alguna mayor detención, de los filibusteros; la época de su apogeo ocurre, como ya he dicho, en el reinado de Carlos II.

II. = ORIGEN DE LOS PECHELINGUES



De dónde habían salido los bucaneros? ¿Cuál era la procedencia y el origen de estas típicas gentes?

En 1625 asientan por vez primera su planta en las Islas antillanas, ingleses y franceses. Dos piratas, Desnambuc, capitán francés, y Tomás Warner, de nación inglesa, castigados por los buques españoles, se refugiaron y tomaron posesión mancomunadamente, en el mismo día, de la Isla de San Cristóbal, que, abandonada poco después de su descubrimiento por los españoles, les ofrecía un lugar de refugio y una estación en que podían recalar los buques de sus naciones que se dirigiesen a las Américas. De esta primitiva Colonia veremos surgir los bucaneros. Destruídos y ahuyentados los indios que la poblaban, fortificada por sus nuevos poseedores, reunieron en la Isla, sus nuevos colonos, el doble oficio de plantadores y de piratas. El cultivo del tabaco, la producción del azúcar, índigo y algodón, ocupan a los primeros; mientras que los segundos, no contentos con su isla, se extienden a otras vecinas, y con el refuerzo de los inmigrantes, que una y otra grangería habían atraído en número considerable, molestan tanto a las islas y costas españolas, que, junto con la ocupación de la isla, atentatoria a los derechos de España, determinaron a Felipe IV a armar en 1630 una expedición de 20 galeras, con muchas urcas y pataches, que, llevando 9,000 hombres de desembarco, salió con orden de desalojarlos de sus nidos, bajo la dirección de Don Fadrique de Toledo y de Don Antonio de Oquendo. La importancia de la fuerza reunida para la empresa demuestra el in-

cremento que los primeros 600 colonos habían tomado. Vallecica, que se había adelantado con una división de la escuadra, tomó al abordaje 7 buques piratas en la isla de Nieves, una de las ocupadas, mientras Oquendo asaltaba el fortín que defendía el surgidero de la misma isla, tomándolo con armamento y municiones, sin que los 700 piratas que lo defendían hiciesen resistencia alguna o muy escasa. [1]

Don Fadrique ataca a San Cristóbal, la guarida primada, y hace prisioneros a 2,300 piratas, tomándoles 173 piezas de artillería, sietes navíos y buen acopio de armas, pólvora y tabaco; calculándose en 20 millones lo que, en propiedades y pertrechos, perdieron sus habitantes. En los propios barcos apresados embarcó D. Fadrique, para sus respectivas tierras, a todos los prisioneros que en ellos cupieron; y dejó la isla; pero apenas desapareció la armada, apoyados y con auxilio de sus naciones, llamados por los compañeros que no habían sido deportados, faltando a la palabra empeñada, volvieron con mayor empeño los expulsados; y no contentos con recobrar sus primeros puestos, se extendieron por las islas vecinas, poblando los ingleses las Barbadas, Montserrat, Antigua, y la Barbuda, y ocupando los franceses la Guadalupe. Las instalaciones de los ingleses, más importantes y sólidas que las francesas, limitadas a chozas a estilo de los Indios, dieron a aquéllos la supremacía en la isla común de San Cristóbal; lo que mueve a los franceses a aprovechar las maderas en que abundaba la Isla, construyendo embarcaciones ligeras con las que, además de poblar la Guadalupe, llegaron en sus correrías a la parte Norte de la Isla Española, a la sazón muy poco poblada.

Atraídos los habitantes españoles primitivos de esa región de Santo Domingo, por las riquezas mineras del continente,[2] ha-

---

(1) Véase Pezuela : *Historia de la Isla de Cuba.*

(2) «Compruebase lo referido, con decir á V. M. que antiguamente, recien poblada esta Isla, y por muchos años en adelante, iban ocho registros todos los años á ella, y bolvian muy interesados sus dueños, y V. M. percivia muchas validades... llegando á estado tan infeliz sus havitadores que ya no se pueden mantener en ella... por falta de Agricultores, y sobra de nuestro descuido, en aver dexado perder lo más della.» *Consulta a Felipe IV sobre varios extremos.* — Parte referente a Santo Domingo : Biblioteca Nacional; Manuscrito núm. 2354.

bian terminado casi por abandonar sus haciendas y sus aldeas, ahuyentados además por el terror que infundió la toma y saqueo de su capital por la expedición de Drake. Los ganados de los antiguos colonos españoles, abandonados en sus fértiles comarcas, se habían esparcido en libertad, y multiplicado prodigiosamente por los bosques de las Islas, y proporcionaron a los nuevos expedicionarios fácil y lucrativa ocupación, con la caza de las reses cimarronas, y con la preparación y salazón de sus carnes, en que les adiestraron algunos holandeses prácticos en estas faenas, que, expulsados del Brasil por las escuadras españolas y portuguesas, habían buscado refugio entre las colonias amigas de las islas. De «boucan», que en holandés se aplica a las citadas operaciones, se dedujo la denominación de bucaneros *(boucaneers* o *bucaniers)* conque los ingleses le conocen. La vida de estos cazadores, era original. Uno y dos años seguidos pasaban a lo salvaje, entre bosques, dedicados a la caza y salazón; hecho el acopio, venían a venderlo a los plantadores de la Española y de la pequeña isla de Tortuga, próxima a ésta, hecha famosa más adelante, como nido de los filibusteros; con el producto, adquieren las armas de fuego, pólvora, perdigones, balas y todo lo preciso para una nueva cacería, «y gastan el resto de sus ganancias con grande liberalidad, dándose á toda suerte de sucios vicios». Otros había dedicados a coger jabalíes, cuyas carnes salaban para vender a los plantadores.

Son curiosísimos y nos interesan para nuestro juicio, los detalles que sobre el carácter de estas gentes nos da un conocedor perfecto de sus costumbres. Los tales bucaneros, de que habría hasta 600 en alguna época, pero que la atracción de la piratería y la disminución de las reses redujo a la mitad, son, nos dice : «Cruelíssimos con sus criados, en tanto grado, que se estimarían más remar en galeras, o aserrar palo del Brasil en los «Rasp-huys» de Holanda, que servir a tales bárbaros».[1] Más no quedaba todo en malos tratos, ni se contentaban con esto : «Los Plantadores que vienen de las Islas Caraibes, son mucho peores, y más crueles que los precedentes; vive uno en

(1) Oexmelin, página 61. (Traducción de Buena Maison).

la *Isla de San Christoval*, llamado *Bettésa*, bien conocido entre los mercaderes Holandeses, el qual há dado la muerte a más de cien Criados, a golpes. Los Ingleses hazen lo mismo con los suyos». [1] Tales «criados» europeos, eran los que venian a llenar las filas de los filibusteros. Llamados por los ingleses «intended-servants», por los franceses «engagés», eran sencillamente europeos, convertidos en esclavos temporales, por tres, hasta por siete años, vendidos a sus amos por deudas, contraidas en la comarca, o convenidas desde Europa para abonar a los armadores el precio del pasaje a las Américas. Esta recluta de bucaneros nos ofrece un cuadro edificante del origen de los «vengadores» que la Europa nos enviaba, y muestras decisivas de los modelos de civilización y humanitarismo, que tenía por dignos de su protección... con tal de que nos atacasen a nosotros.

La ocupación de la Isla *Tortuga*, que tanto ha de figurar en lo sucesivo, próxima a la Española, la explican los escritores filibusteros, de esta suerte : considerando los bucaneros «que con aquel ganado no podían sacar provecho, menos que a tener una parte segura donde acorralárlos, y tenerlos cerrados; y conociendo también, que la Isla [la *Española*] estava muy poblada de Españoles, halláron á propósito, y acordaron, de emprehender y tomar la Isla de *Tortuga*; hiziéronlo sin mucha resistencia, pues en ella no se hallavan mas que diez ó doce Españoles que la guardavan; los quales dexaron á los Franceses libremente entrar, quedándose allí [los españoles] medio año, sin que nadie selo estorvase». [2] Como se ve, no fué empresa muy heróica. Mientras estuvo España en condiciones de ocuparse de la defensa y protección de sus colonias, aunque no de impedir (en el siglo XVII) que se fueran introduciendo los extranjeros en las islas abandonadas, continuaron los bucaneros con sus ocupaciones de las salazones, sin que tomase incremento la piratería, evitados sus desmanes por la presencia de la más o menos desvencijada Armada de Barlovento; pero, al

(1) Oexmelin, página 64. ¡El que lo relata es uno de ellos!

(2) Idem (traducción española), páginas 11 y 12.

faltar ésta, libres de estorbos, vuelven a sus correrías y a sus presas, con las consiguientes molestias al comercio.

Establecido por el año 40 el foco principal en la Isla de Santa Catalina (Providencia), hace España un esfuerzo, y en 1641 la Armada de Díaz Pimienta, que convoyaba a la Flota, ataca a los ingleses, que la ocupaban desde 1629, y los desaloja de ella, guarneciéndola de gente nuestra.[1] Este ataque y el de la Isla de San Martín, tomada a los holandeses, produjeron, en represalias, saqueos de poblaciones españolas, por armadas inglesas y holandesas, en que no me entretengo, por no relacionarse con los filibusteros.

Volvamos a la Isla de Tortuga.[2] Faltos de correctivo en sus pequeñas piraterías, crece la osadía de sus habitantes y de los bucaneros de la Española, que amplían y extienden sus poblaciones en forma que, «Hallándose la Isla Española... muy apretada de algunos años a esta parte, por las amenaças, robos, invasiones, entradas que los Franceses del Norte hazían en ella, y en sus Calas y Puertos, y con mayor razón desde el año passado de 1651, assí por lo que se reconoció falta de gente con el achaque general de la peste que padeció, como por la mucha abundancia de los piratas, que cada dia se aumentava más en dicha isla...» y «Viendo que por instantes crecía el daño, y que se llegaron a alcançar noticias muy ciertas de que el enemigo tenía 22 poblaciones en la dicha Isla de Sto. Domingo, con las assistencias de la gente que ministraua algunas islas circunvecinas, que por aquí han ocupado los dichos piratas, especialmente, la de la Tortuga, que es la que está más próxima a la Española, adonde tenían su refugio, y depositavan lo que de carne, cueros, y otros géneros y frutos de la tierra robavan y conducían» trató y decidió el Presidente español de Santo Domingo, de desalojar de la isla Tortuga, a los enemigos; para lo que «preuino cinco embarcaciones [que] en menos de un mes» tomaron, sin gran trabajo, el formidable reducto bucanero al

(1) Vuelven definitivamente los ingleses en 1666, como en su punto veremos.

(2) Se ha confundido con ella, por escritores de nota, la Isla Sal-Tortuga, o Tortuga de la Sal, cercana a Guayra, que fué la que en 1636 atacó y arrasó Arias Montano.

que, años hacía, habían llamado un gobernador francés, que les envió el que regía la parte francesa de San Cristóbal. Se apresó en dicha toma al tal gobernador francés, llamado Fontenay, quien, por cierto, confesó, en sólo el año de 1653, «auer embiado 22 Piratas en otros tantos Nauios, de corso por diferentes partes», que habían corrido las costas «desde Cartagena hasta el Seno Mexicano y Costas de Tierrafirme, robando tantas haziendas, que es imposible reducirlas a suma». Costó la expedición sólo dos muertos, a los españoles; y éstos, dice la relación oficial de que me valgo,[1] «no a manos de los Franceses, sino al de un visoño descuydo». Dos puntos conviene anotar, en esta reducción de la Isla Tortuga, en el linde de los años 1653 y 54: la escasa resistencia, poco acorde con el valor y ferocidad legendaria de los bucaneros; y la protección e intervención directa del gobernador francés en las piraterías. Mas, los bucaneros, escondidos en los bosques, ayudados por los de fuera, hacia 1660 estaban de nuevo posesionados de la isla, convertida otra vez en su cuartel general, y con otro flamante gobernador francés a su frente; hasta que en 1664 tomó posesión de ella la Compañía comercial francesa del Occidente.

Del mayor interés para los filibusteros, resultó la expedición que envió Inglaterra al mando de Penn. Atacó este almirante a la isla de Santo Domingo, desembarcando en ella y marchando por tierra contra la ciudad; el Gobernador, con la guarnición y los habitantes armados, le rechazaron ignominiosamente. Reembarcado, se dirigió con su armada contra la vecina isla de Jamaica, habitada a la sazón por unos 1,500 españoles, con otros tantos negros, que, como es natural, no pudieron sostenerse contra los 10,000 hombres y los poderosos elementos de guerra del inglés. Sin embargo, refugiados en los bosques, hubiesen terminado por desalojar a los extranjeros de la Isla, a fuerza de emboscadas y ataques, si los valerosos colonos hubiesen recibido auxilio de las otras islas y provincias españolas; mas, atentas éstas a su propio peligro, les abandonaron; logrando los ingleses posesionarse y establecerse definitivamente en la Isla.

---

(1) Biblioteca Nacional; Manuscrito núm. 2384, fóleo 146 y sig. (impreso).

Apenas lo hicieron, con el apoyo que otorgan a los piratas compatriotas suyos, y con las facilidades que allí les proporcionan para derrochar alegremente sus rapiñas, se convirtió Jamaica en otro cuartel general de filibusteros, los que organizan en ella tranquilamente, como en casa propia, sus principales empresas.

Por esos mismos tiempos, aumentados con desertores e individuos de análoga categoría, reunidos en número considerable, ligados por el solo título común (es característico) del odio a los españoles, y por la avidez de presas, bautizándose a sí propios como «hermanos de la costa», [1] ingleses, franceses y holandeses, sin excluir a otros nacionales, vienen a formar una especie de asociación y empiezan a consolidarse y a adquirir importancia. Destruyen los españoles gran parte del ganado salvaje de la Española, con intento de privar de medios de vida y ahuyentar a los bucaneros, y con eso les ponen en el trance de verse poco menos que obligados a acrecentar el número de los que se dedicaban exclusivamente a la piratería.

Circunstancias novelescas obran en igual sentido. La buena fortuna de uno de entre ellos, aventurero francés, conocido por Pedro el Grande, hace que con un solo buque y con 28 hombres, si ha de creerse a su historiador, merced a su osadía, logre acercarse al costado, abordar y hacer suya a la nave vice-almiranta de la flotilla española. El cómo tuvo lugar esta primera proeza filibustera, madre de todas las restantes, no deja de ser curioso y característico, y parece como que marca con un sello especial a todas las que de ellas se derivaron: «Estuvo la Barca de *Pedro el Grande* — nos dice el historiador bucanero [2] — en la mar sin poder obtener nada, según su Pirático intento, y faltándola ya los víveres, y vituallas, no podía esperar más sobre las aguas : entre este conflicto vieron un Navío de la flota Española, que se havia separado de los otros, contra el cual hizieron determinada resolución de tomarlo ó morir en la demanda; fuéronse acercando para reconocerle, y aunque les pareció presa, fuera de sus fuerzas, no obstante desesperadamente le

(1) *Brethren of the Coast.*

(2) Oexmelin, página 67.

abordaron, haviéndose llegado, desuerte que ya el Navío no se les podía escapar, que muertos todos : hizieron los piratas á su Capitán Pedro juramento de haverse en la acción esforçados, y valerosos, sin desmayos, ni temores : creían entre tanto, estos Salteadores, hallarían desproveydo el Baxel, y que a poca costa le podrían sugetar. Era cerca de la noche quando esto se emprehendió, disponiendo antes de la execución al Cirujano de la Barca que hiciesse un grande gugero en ella, para que yéndose a pique se hallassen más forzados a saltar, apresuradamente en el Baxel; hiziéronlo, no teniendo cada uno más armas que una pistola, y la espada en mano, con que entraron corriendo inmediatamente á la Cámara de Popa, donde hallaron en ella al Capitán con otros Amigos, Jugando á los Cientos. Pusiéronle la pistola al pecho y pidieron les rindiesse el Navío á su obediencia. Como los Españoles vieron dentro los Piratas sin haverlos antes visto venir, creían eran fantasmas, y dezian : *Jesus! Son demonios estos?* Entretanto otros se apoderaron de la Cámara de Santa Bárbara, haziéndose en primer lugar Señores de todas las armas, y municiones que en ella havía, matando á quantos se les oponían, con que finalmente los Españoles se rindieron. Havían este mismo día advertido al Capitán del Navío, que la Barca que cruzava era de Piratas, de lo qual no haciendo caso, burlándose, decía : *Devo yo tener temor de una cosa de tan poco momento? Ni aunque fuere de otra nave tan grande y fuerte que en la que estoy?* Tomado que huvo *Pedro el Grande* esta poderosa presa, detuvo en su servicio tantos quantos havía menester, y puso el resto en tierra, conque al punto dió a la vela, poniendo la proa, con toda la riqueza que halló dentro, hacia el Reyno de Francia, donde se quedó, sin Jamás bolver á la América».

Los «plantadores» y «cazadores» de la Tortuga, «haviendo oydo una tan favorable fortuna, y rica pressa, que aquellos Piratas obtuvieron, dexaron sus funciones, y ordinarios exercicios, muchos de ellos; buscaron medios para hazer ó comprar algunos Navichuelos, conque Piratear; los quales no pudiéndolos hallar facilmente, ni hazer, se resolvieron á salir con sus canoas», y apostados con ellas en las cercanías de Cabo Alvarez,

«tomaron muchas Barcas cargadas, que llevaban a Tortuga; y vendian todo á los que por este fin, esperan en su puerto con sus navios». Tales fueron los comienzos de los célebres bucaneros. Implantada la piratería en grande escala, visitan a Tortuga barcos extranjeros, que adquieren sus presas, y les suministran los medios, «preparaciones», y armamentos precisos, para aprestar nuevas y más importantes expediciones, que en término de un mes les hicieron dueños de dos navíos de alto bordo que estaban en Campeche para ir a Caracas. «Llegando con ellos a Tortuga, y admirándose todos..., se augmentó tanto el número de Piratas, que se hallavan ya en aquella corta Tierra y Puerto más de Veinte Navios, de tales gentes».

Por entonces, su modo de proceder, que no deja de resultar curioso, era, el reunirse de 50 a 100 hombres, que se agrupaban voluntariamente alrededor de alguno, poseedor de barco o que pudiese obtenerlo, o renombrado por su valor y buena suerte; o bien elegían de entre ellos mismos al capitán, con compromiso en todos casos de obedecerle ciegamente, y de observar estricta disciplina; pasaban de continuo a avituallarse, saqueando haciendas de las costas vecinas, sin que vacilasen en someter a horribles tormentos a los pobres porqueros o pastores que no se prestaran a servirles para sus intentos, o se unieran a sus robos. Reunidos los víveres, generalmente carne salada, emprendían su expedición. Convertidas en costumbre las convenciones, llegan a constituir una especie de reglamento tradicional. Debía acudir cada pirata con sus propias armas y municiones, y a su cargo corría el procurarse o robar la parte proporcional de vituallas; el reparto de las presas, se acordaba al preparar el viaje; por lo general, se empezaba por separar lo necesario para carenar el buque, pagar al médico, adquirir los medicamentos, y dar su jornal al carpintero que llevaban consigo: del resto se tomaba la parte correspondiente a los muertos, que se confiaba al más íntimo compañero del desgraciado, para que la hiciese llegar a los herederos, si los tenía. Los heridos recibían indemnizaciones fijas marcadas de antemano: de ordinario ascendían a 600 pesos o seis esclavos, a elección del lesionado, por la pérdida del brazo derecho; 500 pesos o cinco esclavos,

por la del izquierdo; otro tanto por la pierna derecha; por un ojo, ciento; la falta de un dedo, se computaba como la de un ojo, etc. Lo que restaba, era lo que entraba en el reparto general, correspondiendo al capitán cinco o seis porciones por su navío, y dos por su parte personal: la fidelidad con que todos aportaban al fondo común cuanto habían logrado en los pillajes, es una de las grandes virtudes, que se encomian constantemente en tales gentes. Ya veremos alguna excepción.

Es asimismo de notar el compañerismo que reinaba: ya antes de la partida se señalaba a cada uno un camarada encargado de auxiliarle y ayudarle en sus vicisitudes, de recogerle si caía herido, etc.; además, todos ellos se apoyaban y defendían mutuamente. En cambio, con los desdichados que caían en sus manos no había compasión. Si la presa se había rendido a discreción, o con débil resistencia, no era raro que soltasen a sus prisioneros en islas o en costas desiertas, abandonándolos a su suerte, si bien solían reservar algunos para su servicio durante dos o tres años; pero si el botín había sido escaso, defraudando sus esperanzas, o la resistencia seria, no daban cuartel; peor era todavía cuando esperaban arrancar de los infelices el secreto de sus tesoros: todos los medios eran buenos, todos los suplicios y atrocidades que pudieran inventarse, pocos, para hacerles confesar ilusorias o efectivas riquezas. Horrorizan las relaciones de sus hechos, y se angustia la imaginación de recordarlos.

Como es imposible, y sería cansado e inútil, seguir paso a paso las pretendidas o reales hazañas de los filibusteros, bastará recorrer las de unos cuantos de los que más se distinguieron en su horrible oficio, o que manifiesten el carácter especial de estas piraterías.

Cierto pirata, Pedro Francisco, fingiéndose español, sorprendió y se apoderó de algunas barcas españolas de pescadores de perlas; embarcado en ellas con sus compañeros, engaña y asalta a un pequeño buque de ocho cañones, que se hallaba a su cuidado: mas, dándose cuenta de la presa otro navío de guerra, que a distancia custodiaba la flotilla, persiguió al pirata, al que «por mala fortuna suya, se le tronchó el arbol mayor», con

lo que le rindió el navío. El valor desesperado, la indomable fiereza de los filibusteros, tampoco deslumbran en este hecho.

Otro pirata conocido, Bartolomé, llamado *el portugués*, lucha con un navío español mayor que el suyo, y tiene que retirarse; mas, cuando el español lo daba por ahuyentado, vuelve, le sorprende y le rinde; tampoco terminan aquí sus aventuras: seguido por otros tres navíos españoles, le cogen prisionero y llevan a Campeche. Condenado a ser ahorcado al siguiente día, preso como estaba en el mismo buque para mayor seguridad, logra escaparse saltando al agua; se esconde y camina 15 días por sitios desiertos, con penalidades increíbles: se encuentra, por fin, con otros piratas, y en una barca emprende con ellos la atrevida idea de sorprender al mismo navío de que se había escapado. Al acercarse, «havian creydo los que estavan dentro que era una barca de tierra, que venia á traer por alto alguna mercaduría, y assí no estavan en la malicia de defensa, y los Piratas, aprovechando la ocasión, se avançaron á ellos, sin Dios, ni temor á la muerte [!], conque en poco tiempo, se vieron los Españoles obligados á rendirse». Acaba la novelesca historia, naufragando el pirata, con su presa.[1] ¡Astucia y osadía filibusteras!

Roc, llamado el Brasiliano por haber escapado a Jamaica desde el Brasil «quando los Portugueses tomaron aquella Región á la Compañia del Occidente, de Amsterdam», había sido jefe de una tripulación sublevada contra su capitán; empezó sus correrías con fortuna, logrando capturar un Galeón de Méjico con bastante plata. Asoló después las costas de Campeche, y fué a Jamaica a derrochar en pocos días, en desordenadas orgías, el fruto de sus rapiñas. Debió su celebridad a su ferocidad. «Usó de inormes crueldades con los Españoles, de los quales hizo asar, en asadores de palo, algunos; y esto, por no mas delicto que porque tal qual vez no querian monstrarle los lugares ó corrales, donde podia hurtar ganado de zerda».[2] Naufraga, el Brasiliano, y encuentra tropas españolas: luchan, y los piratas

(1) Este y varios de los datos que siguen, están tomados de Oexmelin.

(2) Oexmelin, página 85.

matan a los españoles muchos hombres, «disparando cada uno [pirata] su mosquete, con tal destreza, que, cada tiro derribó un hombre» (pero a continuación se aclara el enigma); pues «el resto de Españoles huyeron, porque su intento *no era matarlos* [a los piratas], sino es aprissionarlos [¿llevarían armas?], y esta confianza dió la ventaja a los Piratas», los que, por cierto, «despojaron á los muertos y remataron á los heridos». Tras este hecho, cogieron una barca de guerra, se escaparon, volvieron a Campeche, y allí «quiso su mala fortuna, que él, y toda su gente fueron hechos prisioneros»; los *crueles* españoles se vengaron, limitándose a enviarlos a España, de donde se volvieron en seguida a Jamaica, «cometiendo mayores Piraterías, y crueldades que jamás hizieron», [1] agrega su cronista.

Tantas depredaciones y presas, repetidas uno y otro día por los miles de piratas que sin cesar acechaban a los barcos traficantes, llevaron al comercio a la desesperación; y como España no se encontraba en situación de acabar con los bandidos y sus guaridas, preocupada con graves cuestiones que más de cerca le oprimían y que tampoco acertaba a resolver, se limita a reclamar a Inglaterra, a reclamar a Francia, aunque en guerra con ella, convencida de que, sin el apoyo de aquellas naciones, no era posible que se sostuviesen los piratas; sin obtener más que respuestas evasivas e irónicas, como antes vimos. La situación se resuelve, en la limitación y casi suspensión del tráfico marítimo por todo el mar de las Antillas y golfo mejicano, salvo las Flotas de España, que iban bien defendidas, y lo más indispensable para el tráfico mutuo; único medio de evitar que las mercancías fuesen despojo obligado de los filibusteros.

---

(1) Oexmelin, página 89.

III. = APOGEO DE LOS FILIBUSTEROS



URIOSO efecto! Faltos de presas ma= rítimas, piensan los bucaneros en el saqueo de las poblaciones del li= toral : segunda fase, y de mayor contrariedad para los afectados, que toma la acción de los bucane= ros, arruinando lugares, villas y ciu= dades, saqueando, abrasando cuan= to se les presenta, destruyendo las haciendas y llevando la des= olación a todas partes. El terror que causaban era inmenso; y empezó a abandonarse el cultivo de las costas, y desde luego la navegación. La organización filibustera cambia : estas empre= sas exigían mayor esfuerzo, potentes medios, empuje formida= ble. Las expediciones sueltas, dejan su lugar a verdaderas flo= tas, y son ejércitos formidables de hombres decididos, los que se organizan.

Empieza Luis Scot, que desembarca en Campeche, toma la ciudad y la saquea, arruinándola y talando toda la comarca; obligando a sus moradores a rescatarla del incendio, merced a una indemnización enorme. El pirata Mansvelt, recordando pa= recidos intentos del Drake, procura atravesar el istmo para llegar a la Mar del Sur; pero, falto de víveres, tiene que regresar sin lograr tampoco su objeto. Davids, con más originalidad, se dirige al Reino de Granada, y, ocultándose de día y marchando de noche, se interna por la provincia; llega hasta la Ciudad de Nicaragua; sorprende a un centinela que, engañado por un negro que habla español, apresado por el pirata, les toma por españo= les; matan al confiado centinela; invaden la ciudad sin detener=

se, y llamando en las casas principales, cual lo hicieran vecinos pacíficos, y asombrando a sus dormidos moradores, logran reunir un botín de 50,000 pesos, con el que escapan los bucaneros volviéndose a sus buques, sin que lograsen alcanzarles las tropas que salieron en su seguimiento, en las cuarenta leguas a que se encontraban de la costa. Esta atrevida empresa hizo a Davids jefe de una escuadrilla de siete a ocho barcos piratas. Con ellos fué a la Florida, vuelve a saquear la pequeña ciudad de San Agustín, ya tantas veces visitada antes por los corsarios y que se hallaba protegida por un castillo y dos compañías de soldados dentro, que no se defendieron, pues los piratas «la robaron, *sin recivir alguna lesión* de todo aquél Pueblo».[1] Es curiosa la explicación que, con motivo de este saqueo de San Agustín de la Florida, encuentra Veitia, sobre el estado «de indefensión» de los presidios y Castillos americanos que revelan estos hechos: lo achaca a no hacerse uso del derecho que tenían las guarniciones, de llevar, para su consumo, mercancías libres de derechos y gavelas; y como, sin eso, los soldados no podían pasar «con menos incomodidad»,[2] abandonaban el servicio. Más probable parece, ateniéndose a otras inculpaciones, que los sueldos de los soldados los embolsaban jefes desaprensivos, no cubriendo sus plazas.

Por varios conceptos es notable la expedición emprendida en el año de 1666. Asócianse para ella varios prestigiosos jefes piratas: Mansvelt, Lemaire y Davids; y reuniendo 15 navíos, con 1,200 filibusteros, franceses e ingleses mezclados, organizados en Jamaica, se dirigen a la Isla de Santa Catalina, en que los españoles tenían guarnición y el presidio para los delincuentes de provincias americanas, la atacan y la toman; produciendo la noticia tal efecto en España, que, sin reparar en nada, se dispuso a toda prisa la reconstrucción de la Armada de Barlovento. Tuvo intento Mansvelt, de colonizar la Isla; y dejando en ella 100 bucaneros de guarnición, y los esclavos prisioneros, bajo el mando de Simón (francés), regresa él a Jamaica, en

---

(1) Oexmelin, página 90.

(2) Veitia, tomo I, página 123.



«Encuentro de los Españoles contra los Piratas Delante de la Ciudad de Panamá,» de la *Historia de los Piratas de América*, de Oexmelin, trad. de Buena Maison. — (Véanse págs. 221 y siguientes.)

busca de vituallas y elementos para su idea. Mas, el gobernador inglés, en completo desacuerdo con el proyecto de Mansvelt, de crear una colonia filibustera, que, sobre todo, privaría a Jamaica de las enormes riquezas que los piratas iban a dilapidar en ella, y de la prosperidad que adquiría a la sombra de sus empresas, [1] le negó su apoyo. En la travesía de regreso a Santa Catalina, murió Mansvelt; y Simón tuvo que rendirse a la fuerza española que le atacó, por cierto sin que sufriera ésta más que un muerto y dos heridos; un nuevo dato para apreciar la decisión y valor de los filibusteros, cuando la lucha ofrecía desventajas.

Por el mismo tiempo, figura el célebre filibustero Lolonés (L'Olonnais), [2] originario de los arenales de Olonne en Francia, de que sacó su nombre; famoso por su ferocidad, sus atrevidos hechos y su fortuna; quien, desde esclavo primero y simple pirata después, se había elevado a capitán de un navío, que, fiado de su arrojo, le encomendó el propio Gobeınador francés de la Tortuga, «Monsieur de la Place», para que «fuesse á buscar su fortuna». Hizo algunas presas, infundiendo tal terror por sus crueldades, que «quando los españoles le hallavan en la mar, peleaban hasta morir, estando ciertos que rindiéndose no les concedería quartel, pequeño ni grande». Por fin perdió el navío en costas de Campeche, donde los españoles mataron la mayor parte de su gente, y a él hirieron. Sus aventuras son extremadas. Se fingió muerto; disfrazóse luego, entró y se escondió en el mismo Campeche; en unión de algunos esclavos, escapó en un barco a Tortuga; cogió allí otro navío y apareció con ambos en «los Cayos» de Cuba. Los pobres pescadores de este punto, avisaron a la Habana de su presencia; y envió el Gobernador un buque con 10 piezas y 90 hombres, sin olvidar entre ellos un negro para verdugo, «que haorcase quantos cogieran de dichos Corsarios, excepto el Capitán Lolonois, que llevarían vivo a la Havana». [3] Pero a la noche, se acercó el pi-

(1) Los historiadores ingleses de Jamaica, hablan del decaimiento de la isla, en cuanto los filibusteros faltaron.

(2) También escriben algunos : Lolonois.

(3) Oexmelin, página 98.

rata al buque español; un prisionero contestó en español al centinela : y engañados así y confiados los del buque, los piratas, «al Alva, començaron a combatirlos con sus dos Canoas de una y otra parte, con tal impetu, que aunque los Españoles hizieron su dever... los rindieron con la espada en la mano, obligándolos á huir á las partes inferiores del navío. Lolonés los mandó venir uno á uno arriba, y los iva assí haziéndo cortar la cabeça»; apareció por fin el negro verdugo, ofreció al pirata descubrirle cuanto quisiera; lo aceptó Lolonés, le tomó dichos; y enseguida, le decapitó como a los otros. Sólo dejó a uno, para enviarlo a la Habana a dar cuenta del suceso. Con el navío apresado, tomó en Maracaibo a otro, ricamente cargado; y con su botín y presas, volvió a Tortuga, a preparar mayores empresas.

Unido a Michel el Vasco,[1] con 8 navíos, de los que el de Lolonés artillado con 10 piezas, era el mayor, salieron de Tortuga a fines de Abril (1666), «en todos 1,600 hombres», con rumbo a la Española, donde se les agregó otra partida de bucaneros cazadores, que elevaron a 2,000 el número de expedicionarios, y se proveyeron de víveres. En Punta de Espada tomó un navío cargado con 120,000 libras de cacao, 40,000 «reales de a ocho» en moneda, y joyas por valor de diez mil pesos; montaba 16 piezas de artillería : lo envió a Tortuga. En la Isla Savona apresó a otro que venía con municiones de guerra para Santo Domingo, «el qual tomaron sin alguna resistencia», a pesar de sus ocho cañones. Guardólo para sí Lolonés, entregando el suyo a otro pirata.

Maracaibo, en la laguna de su nombre, fué el objetivo del viaje de la armadilla filibustera. Podría tener la ciudad en aquella época, de tres a cuatro mil habitantes, calculándose, según Oexmelin, en unos 800 los hombres capaces de tomar las armas. Gibraltar, situada sobre el mismo lago, contaria, según el mismo cronista, 1,500 almas, de las cuales 400 «hombres defensivos»; con ricas plantaciones de cacao, y azúcar, y arboleda. A la entrada de la laguna, estaba situado un castillo. Descubierta la flotilla, armaron sus defensores una emboscada, que los piratas advirtieron; y una vez deshecha, y cogidos los que la formaban,

---

(1) Miguel de Basco, lo llama Oexmelin.

Lolonés «se avançó con sus Compañeros valerosamente, y después de un combate de cerca de tres horas, se hizieron Señores y triumpharon», siendo digno de saberse, que asaltaron y lograron el castillo «sin mas armas que sus puñales, y espadas», si ha de creerse a Oexmelin.[1] Maracaibo habia sido ya antes saqueada,[2] y al anuncio de hallarse a la vista los piratas, como «tenian aún fresca la memoria», escaparon como pudieron hacia Gibraltar, al fondo del lago, más lejano y más fácil de defensa; allí se enteraron de que los bucaneros habían tomado el castillo y entrado en la laguna. Al día siguiente, fueron los invasores a Maracaibo, frente a la cual formaron sus buques, y a pesar de encontrarla abandonada, la «tiraron furiosamente con su artillería». Bajaron, se instalaron en la población, y Lolonés mandó a 150 de sus hombres a revisar por los alrededores, a la captura de fugitivos y de escondites de dinero, recogiendo «veinte mil reales de aocho, algunos Mulos cargados de muebles, y mercadurías, junto con 20 prissioneros, tanto hombres que mujeres, é hijos. Pussieron algunos de estos Prissioneros en tormento»; y el mismo Lolonés partió a uno de ellos en pedazos, logrando que, aterrorizado otro, le ofreciese descubrir dónde había oculto un tesoro... que no existía. Quince dias pasaron los bucaneros en Maracaibo, y al cabo, resolvieron ir a Gibraltar. Allí esperaba el Gobernador de Mérida. Éste, que había servido en las milicias de Flandes, avisado de la presencia de Lolonés en la laguna, dando a los habitantes la respuesta de que «no les diesse cuidado alguno, que él tenia esperança de exterminar bien presto tales Piratas», vino inmediatamente a Gibraltar con 400 hombres armados, a que se agregaron los vecinos. Dispuso baterías y reductos de sacos de tierra, «é hizo cortar un camino, que forzosamente los Piratas devian passar, mandando componer otro entre los lodaçales de un bosque, el qual era del todo incógnito á los Piratas»; que como en todas sus expediciones, se acompañaban también en ésta, de gentes prácticas y conocedoras del país, previamente apresadas.

(1) Página 109.

(2) ...por la escuadra holandesa; y después por piratas.

A vista de tales preparativos, pensaron los piratas en retirarse; pero animándoles Lolonés: «no obstante, tened corage...; otras vezes hemos peleado con menos gente que agora somos, y hemos vencido mayor número que aquí puede aver. Mientras más sean, más gloria atribuiremos á nuestra fortuna, y mayor riqueza augmentaremos a nuestro poder», se decidieron al ataque, amenazando el capitán con dar un pistoletazo al que vacilase.

Antes de que saliese el sol, habían desembarcado los piratas; según Oexmelin, 380 hombres; pero es de suponer que para empresa tan árdua, contando los expedicionarios con 2,000 hombres, tomase parte un número más crecido: armado cada uno con un alfange y una o dos pistolas y municiones para 30 disparos. Lleváronles los guías del país al camino que el Gobernador había cortado, «de suerte, que persona no pudo passar»; y vinieron al otro, hecho en el bosque, entre lodazales; «al qual los Españoles podían disparar á su gusto. No obstante, los Piratas, estando aún llenos de corage, cortaron multitud de ramas, y las echaron en el lodo sobre el dicho camino; para no sumirse tanto como se sumían. Entretanto, los de Gibraltar disparavan muchos cañonaços, tan furiosamente, y tan continuados, que apenas podían verse, ni entenderse los unos á los otros, á causa del estruendo y humareda. Haviendo passado el bosque, llegaron á tierra fuerte, donde vieron seis pieças de artellería asestadas, que inmediatamente dispararon los de dentro, consistiendo su carga en multitud de balas de mosquete y pedazos de hierro». Hicieron a esto los españoles una salida, y aunque fueron en ella rechazados, «continuaron aún en tirar [desde sus reductos] sobre los Piratas, que tenían ya muchos muertos y heridos, y buscavan otro camino en la mitad del bosque». No lo encontraron, y no viendo tampoco manera de subir por los reductos de sacos, «usaron de una subtilidad con que engañaron [a] los Españoles». Inició Lolonés la retirada. Los españoles, al verlo, «dieron tras ellos, que era lo que los Piratas buscavan, y [éstos] se bolvieron con la espada en mano, y mataron mas de 200 hombres», apoderándose del reducto y de la población. Hallaron 500 muertos, que al día siguiente pusieron «en dos

barcas, y llevándolos un quarto de legua dentro de la mar las hizieron ir á pique». Posesionados de Gibraltar, «No havían estado aún 18 Dias, quando en esse tiempo, la mayor parte de los prisioneros que tenían murieron de hambre», y otros muchos «fueron muertos en tormentos que les dieron para hazerles confesar : donde tenían el dinero ó joyas?» Cuatro semanas quedaron en Gibraltar, y, a su término, antes de retirarse, enviaron algunos de los prisioneros a los habitantes que habían logrado escapar, pidiéndoles 10,000 pesos para librar del incendio a la ciudad; y retrasándose la respuesta, comenzaron a quemarla, en vista de lo cual, los desdichados habitantes aportaron el rescate exigido. Con el botín y los esclavos que habían cogido (los esclavos debían rescatarse por sus amos; los prisioneros libres se tasaban, o se los llevaban los piratas si no les pagaban) a bordo, volvieron a Maracaibo, que, aterrorizada al verles allí de nuevo, les entregó 20,000 pesos y 500 vacas, por librarse de un segundo saqueo. Marcháronse, por fin, los piratas; pero aun llegó a Maracaibo a los tres días recado de Lolonés, para que le diesen un buen piloto «para conducir uno de sus mayores Navios fuera del peligroso Banco que está á la entrada del Lago. En total, una estancia de dos meses. A la salida hicieron rumbo a la Española, a un sitio de bucaneros franceses llamado Isla de la Vaca, donde descargaron y repartieron el botín, 260,000 pesos, muchas piezas de seda, etc., tocando a más de 100 pesos, separada la parte de los heridos. Un mes después, volvieron a Tortuga: el Gobernador les compró el navío que al principio de su viaje habían apresado con cacao, dándoles «la veintena parte de lo que valía». A los pocos días, todo su botín estaba dilapidado, y se pensó en lograr otro. Con 700 hombres, en 5 navíos, al frente de ellos el apresado en la empresa de Maracaibo, en el que puso 300 hombres, después de aprovisionarse en Baiahá, en la Española, cogieron canoas a los pobres pescadores de Matamaná en Cuba; pasaron a Honduras, donde saquearon una ranchería de Indios, y llegaron a Puerto Cavallo, punto de almacén, donde se hallaba un Navío español de 24 cañones y 16 pedreros, «que fué luego al punto *cogido* por los Piratas». Fueron en él a tierra, y saquearon los almacenes, atormentando

horriblemente a los prisioneros. Entraron tierra a dentro con 300 hombres, en dirección a Villa de S. Pedro, a 10 ó 12 leguas de distancia. Deshizo Lolonés en el camino tres emboscadas; en la primera de ellas, arrancó el mismo capitán a uno de sus prisioneros «el coraçón con sus sacrílegas manos, mordiéndole con sus propios dientes», amenazando al resto con iguales atrocidades, si no le enseñaban otro camino. Llegó al fin a la ciudad : la saquearon con las crueldades acostumbradas, y se volvieron, a esperar en el Golfo a un navío español de cuyo paso tenían noticia. Era el navío de 42 cañones, con 130 hombres. Embistióle Lolonés, con su buque de 22 piezas, pero los españoles se defendieron, y tuvo que retirarse; «mas mientras las humaredas de la pólvora estavan aún densas, embiaron (como entre espessas nieblas) quatro Canoas, con mucha gente, y asaltaron el navio, con grande agilidad, haziendo rendir á los Españoles». Después de este hecho, varios de los capitanes bucaneros se separaron, para saquear distintas poblaciones de poca importancia. Lolonés encalló en las Islas de las Perlas : con los restos de su navío fabricó un «barco luengo», y con la mitad de su gente, fué a la ribera de Nicaragua : descubierto por los españoles e indios, «*juntos* le sacudieron», quedando en el campo la mayoría de los piratas; logró Lolonés escaparse con el resto; pasó a las costas de Cartagena, y de allí al Darien, donde, por fin, apresado *por los indios*, le «despedaçaron todo vivo», asando sus pedazos y esparciendo sus cenizas, para que no quedase rastro de hombre tan depravado, aún a los ojos de los mismos salvajes. Me he entretenido algo en este relato, por creerlo interesante para juzgar a los tan celebrados filibusteros. (1)

Morgan, otro de los bucaneros más célebres, al que la edición inglesa del libro de Oexmelin llama «héroe», tiene una historia más novelesca todavía. Vástago de una buena familia inglesa, habiendo tenido que escaparse de su tierra, fué vendido en las Barbadas como esclavo; una vez redimido, se alistó como pirata en la Jamaica, y con el dinero que logró recoger en tres o cua-

(1) He basado el relato, fundamentalmente en Oexmelin, aunque comprobado con otros papeles y relaciones españolas.

tro expediciones, compró un barco en unión de otros camaradas. Con él atacó y saqueó a Campeche, y como segundo de Mansvelt acompañó a éste en la expedición a la isla de Santa Catalina. A la muerte de Mansvelt le eligen jefe de los piratas, y empiezan sus empresas de más importancia. Ataca a Puerto Príncipe, que, abandonado por sus habitantes, entrega al saqueo; y se atreve después a presentarse frente a Portobelo, fuertemente fortificado, logra sorprender y apoderarse de uno de sus castillos y toma la ciudad, que es saqueada, después de que, por asalto, ocupó el otro castillo. El pillaje duró varios días, y la inhumanidad del pirata llegó al extremo de quemar vivos en las iglesias a los habitantes. Llenos de botín los bucaneros, se dirigen a Cuba, donde reparten sus presas, yendo de allí a Jamaica, a derrochar las riquezas adquiridas. Pronto las agotan y vuelven a pensar en nuevas expediciones. Habíanse, entretanto, ocupado en España de restablecer la Armada de Barlovento: el saqueo de Portobelo hizo ver la urgencia de efectuarlo, y encargada la Casa de Contratación, pronto armó una escuadrilla de cinco navíos. [1] Llegada a América y vistos los pliegos que traía, en que se encargaba a las colonias su sostenimiento, «se dificultó por el Virrey de la Nueva España la posibilidad de sustentarla, y se ponderó su mucha costa», en especial el tener que soportar los sueldos del General y de otros cargos elevados, de que se creía poder prescindir. Como esto «minoraría los embíos de la Real Hazienda» a España, se obligó por aquel virreinato a que en 1668 se enviase orden de regreso a la Capitana y Almiranta, como lo hicieron, entrando en Cádiz a 2 de Enero de 1669. Los otros tres navíos, que eran el llamado Navío para «Govierno» y dos fragatas de 200 toneladas, [2] quedaron en aguas americanas.

Acabamos de dejar a Morgan pensando en una próxima expedición. Fué ésta a la laguna de Maracaibo, en la que entró

(1) De ella hablé en su lugar.

(2) Veitia, tomo II, pág. 90. Fernández Duro (*Armada española*; tomo V, pág. 173), dice, equivocadamente, que la armada fué aprestada por el Virrey. En este caso, Veitia, que intervino en la formación, es autoridad irrecusable.

sin dificultad, encontrando la comarca casi abandonada, merced a los hechos de Lolonés, que llevamos relatados. No faltaban a los piratas medios de saber obtener rescates y encontrar los bienes que los desgraciados habitantes hubieran podido esconder, y se dedicaron a cazar por los alrededores a los que habían escapado ante ellos, extendiendo sus pesquisas a bastante distancia.

Había entrado Morgan en la laguna con 15 navíos, de los cuales, el mayor montaba 14 cañones, y llevaba en junto 960 hombres. Se encontraba en Gibraltar, en la antedicha ocupación de extraer su dinero y bienes a los habitantes, cuando «recivieron allí una nueva, de la boca de un miserable Viexco enfermo, que sólo morava en la Villa, el qual dixo : estaban tres navíos de guerra Españoles á la entrada del Lagón, aguardando saliessen, y que el Castillo le havían prevenido muy bien de artillería, y otros pertrechos, tanto de gente, que de municiones, y víveres.

» No le dexó de causar alteración á Morgan la relación del Viexo, y embió á una de sus barcas, la más agil, hacia el puerto, para reconocer lo que en él havía. El día siguiente bolvió confirmando lo que les era relatado, y que, vieron los navíos tan de cerca, que estuvieron en peligro de ser submergidos, por los balazos de artillería que les tiraron. Dixeron que el navío mayor era de 40 piecas, el otro de 30, y el menor de 24». Y en efecto, eran esos, los tres navíos que habían quedado en Indias, de la devuelta Armada de Barlovento. Había llegado noticia al Almirante Don Alfonso de Campos, de cómo los piratas estaban infestando las costas, y habían entrado en el lagón a saquear a Maracaibo y su comarca. Salió en demanda de aquel puerto, «y aviendo con su navío (aunque mayor de lo que demandava la poca agua de aquella barra), aprovechándose para remontarla, de todas las industrias de marinero», [1] entrando en la laguna con su escuadrilla, envió a Morgan una carta en la que le ofrecía dejarle salir libremente de la laguna si devolvía todas sus presas, y se retiraba a su país : «de nó, (hacerlo así), todos

(1) Veitia, tomo II, página 91.



«Delineación de la Tierra y Ciudad de Panamá», de la *Historia de los Piratas de América*, de Oexmelin, trad. de Buena Maison. — (Véase pág. 221.)

perecerán al filo de la espada». [1] Aunque muy inferior la escuadrilla española en número de buques y gentes, y probablemente en número total de cañones, a la de Morgan, como los navíos españoles eran de mayor potencia que los suyos, la noticia de la presencia de la escuadra española había causado «común consternación á todos los Piratas... Pareciales á todos que Morgan estava fuera de esperança considerándose el ser forzoso atravesar por lo ágrio de aquellos tres fuertes navíos, y del Castillo, ó perecer. Para escapar por mar ó tierra, no hallavan ocasión». [2] Cambió la situación, con esta carta. En cuanto la recibió Morgan, «hizo juntar toda su gente en la plaza del Mercado de *Maracaibo*, y después de haverla leydo en francés y en inglés, pidió resoluciones sobre la materia, y si estimarian más rendir todo lo que havian tomado, para conseguir libertad, que pelear».

Respondieron igualmente : «amavan, sin comparación, pelear, derramando hasta la última gota de sangre de sus venas, que rendir tan ligeramente la pressa, que havian tomado con tantos riesgos de la vida. Havia entre ellos uno, que dixo á Morgan : Yo me atrevo á arruynar el mayor de los navios Españoles, con el número de 12 personas. La manera será, haziendo un Brulot,[3] ó navio de fuego, del que tomamos en la rivera de *Gibraltar*. Y por que no sea conocido por Brulot, pondremos de un lado, y otro pieças de madera, con monteras y sombreros encima, para engañar á la vista desde lexos, en la representación de hombres; lo mismo haremos en las portiñolas que sirven a la artilleria, que llenaremos de cañones contrahechos. El Estandarte será de guerra desplegado al modo de quien combida al combate. Estando esta proposición entendida por la Junta, fué admitida por todos; aunque los temores no estavan dispersos».

Quisieron no obstante, provar, si podían acordarse con Don Alfonso, proponiéndole... «dejar a Maracaibo sin hacer daños,

(1) Oexmelin, página 205. La carta iba fechada a 24 de Abril de 1669.

(2) Idem, página 204.

(3) Eran navíos preparados para pegar fuego a los buques enemigos : estuvieron muy en uso en las escuadras de aquella época.

y devolverle la mitad del botín y de los esclavos, y todos los prisioneros, sin rescate. Además : Embiaremos los cuatro principales Moradores, que tenemos en prendas de las contribuciones, que nos han prometido los de Gibraltar». Rechazó indignado Don Alfonso, dándoles dos días de plazo para entregarse.

«Assí como Morgan entendió las resoluciones de Don Alfonso, hizo poner en orden todas las cosas para pelear, y salir por violencia del Lagón; sin rendir alguna cosa. Hizieron primeramente, guardar y atar bien los prissioneros, y Esclavos : después recogieron toda la pez y azufre, que se pudo hallar en la Villa, para aprestar el Brulot sobredicho, y dispussieron otras invenciones de pólvora, y azúfre, como ojas de Palma, bien embreadas de alquitrán: dispussieron el cubrir las pipas de la artillería; debaxo de cada una havía seis cartuchos de pólvora; aserraron la mitad de las obras muertas del navío, á fin que la pólvora hiziesse mejor su operación: fabricaron nuevas portiñolas, donde pussieron en lugar de artillería, tamboriles de Negros; y en los bordes plantaron pieças de madera, que cada una representaba un hombre con su Sombrero o Montera, bien armados de mosquetes, espadas, y charpas.

»Estando de este modo preparado el Brulot, se dispussieron todos á ir á la entrada de el puerto. Metieron todos los prissioneros en una grande barca, y en otra todas las mugeres y quanta plata, joyas, y otras cosas ricas tenían. En algunas, todas las balas de mercaduría, y cosas de mayor vulto. En cada una de estas barcas havía 12 hombres bien armados. Tenía orden el Brulot de ir delante para arroxarse sobre el grán navío. Ordenado todo, Morgan tomó Juramento á todos sus Camaradas, protestando defenderse de los Españoles hasta la última gota de su sangre, sin pedir quartel de ningún modo; promitiendo, que quien se defendería de tal manera, sería grandemente recompensado.

»Con estas disposiciones y briosa resolución, dieron á la vela y fueron a buscar los Españoles en 30 de Abril del año 1669. Hallaron toda la Flota Española en medio del puerto, amarrada al áncora, y Morgan por ser ya tarde y quasi obscuro, hizo cchar al agua todas las áncoras de su flota, con ánimo aún de pelear

desde allí de noche, si le convidaban a la pelea. Ordenó se tuviese por todo buena, y vigilante guardia, hasta el Alva que (haviendo estado los unos de los otros un tiro de artillería) levantaron áncoras, y pussieron su curso derecho hácia los Españoles, que viendo sus movimientos hizieron lo mismo. El Brulote, yendo delante, se metió contra el gran navio, donde se acostó en muy poco tiempo; del qual, como fuesse por el Almirante conocido por navio de fuego, quiso escapar, pero intentolo tarde;(1) de suerte que la flama los alteró, y al instante saltó en el aire toda la popa, y después submergiéndose el resto, perecieron.(2) El segundo navio, que via arder su Almiranta se escapó hacia el Castillo, donde en breve espacio hizieron los mismos Españoles ir a pique, estimándolo más, que caer en manos de Piratas. El tercero, que no tuvo tiempo de huir, cayó en poder de sus enemigos. Los que echaron a pique, cerca del castillo al segundo navio, vieron venir a los Piratas para tomar lo que podrían del naufragio; mas los que aún dentro estavan, pussieron fuego, porque no gozasen sus enemigos del expolio...»(3) Tal fué el lamentable fin de la Armada de Barlovento. Los piratas asaltaron sin éxito el castillo, defendido por el Capitán D. Mateo Alonso de Huidobro, quien con algunos soldados entró en el fuerte, que estaba desamparado por los naturales encargados de ocuparlo. El éxito de esta hazaña hizo llegar a la cumbre el prestigio de Morgan entre todos sus compañeros de piraterías. De la obra de Oexmelin, tomo el grabado cuya fotografía acompaño, que representa el interesante episodio que acaba de leerse.

Hechos tan graves, y tan repetidos, ocasionaron quejas y lamentos profundos de las regiones que los sufrían, y obligaron al

---

(1) Veitia relata el mismo hecho, de parecida manera, aunque aclarando más la dificultad que tuvo de defenderse del brulote; «haziendo la necesidad ingenioso al enemigo [hizo que], compussiese de fuego el mayor vaxel que tenia, y que sin poderse defender (porque lo angosto de aquella laguna no permitía marear como convenía en vaxel de aquél porte) se le atacasse, y brevíssimamente fuesse quemado, sucediéndole lo mismo á la fragata San Luis...», tomo II, página 91.

(2) El Almirante se salvó, y fué procesado, pero absuelto, por habérsele considerado como temerario.

(3) Oexmelin, páginas 207 a 210.

apresen, respetando sus vidas; cuando hasta aquellas fechas regía como ley el que sufriesen pena de la vida.

Pero tal arraigo habían tomado los piratas, que, a pesar de todo, continuaron sus tropelías. En 1676, en Nicaragua, suben 180 leguas tierra adentro, remontando el río de San Juan; pero con mala fortuna, pues el Gobernador les derrotó, causándoles 200 muertos. En 1677, los nuevos jefes de los filibusteros, Grammont, Lorenzo Graf, Michel el Vasco, y otros, que habían reemplazado a los que antes nos han ocupado, emprenden nuevas expediciones : en 1679, el primero se dirige a la Guanaja de Cuba, que encontró abandonada, y al retirarse perdió buena parte de su gente. En aquel tiempo, Inglaterra apremia sus disposiciones contra los filibusteros; y faltos éstos de su apoyo, agobiados por el corso, y encontrando el país esquilmado ya por sus predecesores, y a las poblaciones mejor preparadas, buscan una tercera solución, al modo que anteriormente la restricción del tráfico marítimo, les arrastró a sus empresas de saqueo en las poblaciones. Procuran ahora manera de atravesar el istmo sin las penalidades de sus predecesores, y al efecto, tratan y logran ponerse de acuerdo con los indios, para con su apoyo poder pasar al Pacífico. Sharp, con 150 hombres, siguió este camino en 1679, forzando en el viaje un fuertecillo español establecido en aquellos parajes para reprimir las correrías de los indios, y que no pudo resistir al duro ataque de los piratas. En el puerto de Perico, se apoderó de dos buques, cargado uno de ellos con dinero y pertrechos, y repartiendo su gente en ellos, recorrió con ambos aquellas costas, estableciendo su guarida en las islas desiertas del mar del Sur. Vírgenes todavía de saqueos filibusteros [1] (aparte de la toma de Panamá) aquellas costas, encontró abundante botín, haciendo «de daño más de cuatro millones, quemando y haciendo varar 25 navíos y barcos; descubriendo la facilidad que hay de entrar y salir á la mar del Sur, por 59 grados; haciendo notorio á todas las na-

(1) Las expediciones piráticas por el Pacífico, fueron, hasta entonces, muy espaciadas. Oliverio Nort, Jorge Spilberg, Fzetem, Regali, el Heremita, Pie de Palo, Breaut, etc., además de los citados en otro lugar, figuran entre los más célebres de los «visitantes» poco deseables, del Mar del Sur.

ciones, lo que estaba oculto». [1] Tras varias peripecias, con los dos navíos y otro que, con carga de valor, cogieron en Guayaquil, tomó Sharp la derrota por el estrecho de Maire, y llegó en 1681 a Londres, cargado de botín. Sus compañeros Warden [2] y Bolmen habían muerto, el primero en Tumbaco, y el otro en Arica, al atacar a estas plazas.

Desapareció Sharp, pero el camino estaba señalado, [3] y se acostumbran los piratas a pasar al Pacífico atravesando el istmo, coadyuvando así con los que dando la vuelta por el Magallanes, arriban a aquellas costas. Tampoco esta ruta se había olvidado en estos mismos tiempos. En 1670 el pirata inglés Clerk había pasado «con instrucciones» para demarcar las costas de Chile y del Perú; mas, apresado en Valdivia, tras largos años de averiguaciones y procesos, fué por fin ejecutado en 1682.

En 1683 entran por Magallanes con dos fragatas, una de 36 y otra de 16 cañones, Cook y Cowley, riñen al poco tiempo, y se cañonean con furor ambos buques, muriendo Cook, y aceptándose por jefe a Eduardo Davis o David. Con varias presas que hizo y agregándosele los bucaneros que atravesaban por el istmo, logra reunir en el Pacífico 1,100 hombres y una importante flota, que dividida en dos escuadrillas, de 10 naves la una, y de 22 canoas y piraguas, con más de 500 hombres, la otra, sorprende a Saña, Santa, Casma, y otras pequeñas poblaciones costeras que, con las haciendas aisladas, son saqueadas por los piratas. En vista de sus repetidas tropelías, arma el Virrey una escuadra de 7 vageles, que pasaba por la más potente de las formadas en el Pacífico[4]: encontró a los filibusteros en la isla del Rey, cerca a Panamá; luchó con ellos, los maltrató mucho, «y

---

(1) Varinas : *Representación al Rey Carlos II.* ¡Cuánto acierto demuestra Varinas en su conclusión!

(2) También se le conoce por Juan Guarlen o Swan Waffer.

(3) Fué célebre también la expedición de Juan Ojenkam, organizada en Jamaica, que atravesó el istmo, fabricó un bergantín en el Pacífico, y tras varias peripecias, fué cogido y muerto.

(4) El filibustero Raveneau de Lussan, testigo presencial y autoridad en esto, por el contrario, dice (página 68) *que eran viejos*, y montaban sólo $^2/_3$ de los cañones que les correspondían.

los pudieron acabar de rendir; mas por uno de aquellos accidentes que suelen sobrevenir cuando son mas que uno los que mandan, se contentaron con el estrago hecho en la refriega, sin perseguirlos en la fuga, de [lo] que los mismos piratas, en los puertos que después saquearon», [1] se admiraban. Los bucaneros se dispersan; continúan robando y vejando; entran en Guaura, en Pisco, sorprenden a Guayaquil, con inconmensurable botín y las indispensables atrocidades; el navío de David lucha con el «Santa Catalina», que se defendió, varándolo su alferez para que no lo cogieran los piratas: y por fin, en vista del fracaso de la armada o mejor dicho, de sus jefes, y convencidos de que las autoridades eran incapaces de hacer otra cosa de lo que se ha visto, o sea, ocuparse más de piques y rencillas que de castigar a los bandidos, y careciéndose de fondos en las cajas reales para equipar una nueva escuadra, varios nobles y particulares armaron en guerra, a su costa, dos navíos, que por varios días consecutivos se baten con los filibusteros en la punta de Santa Elena, echándoles a pique 2 embarcaciones y ahuyentándolos; limpiando aquellos mares de piratas en 1684, después de dos años que los estaban infestando.

En las Antillas sigue entretanto el corso, y los armadores cubanos, aguijoneados por el Gobernador Dávila Orejón, atacan en 1683 a la isla de Sigualtey, una de las Lucayas, que los bucaneros franceses habían ocupado con intención de formar en ella otra base de operaciones, mejor que la de Tortuga. Los cubanos arrasaron la naciente población; pero todavía causó admiración mayor a los piratas, acostumbrados a que todo temblara ante su sólo nombre, ver huir vergonzosamente, al año siguiente, al famoso holandés Lorenzo Graf, que, con otros, como en seguida diré, había saqueado a Veracruz poco tiempo antes. Estaba éste, con una fragata, haciendo leña; supiéronlo nuestros corsarios y dirigiéronse a darle caza. Al apercibirse el holandés fué tal su pánico, que sólo pensó en levar anclas, picando cables y en escapar, abandonando en tierra a casi toda su gente, que estaba en el bosque, y cayó prisionera.

---

(1) Alsedo : *Aviso histórico*; página 163.

Este fué, como digo, el que con otro holandés, von Horn, reuniendo 6 naves grandes, otras pequeñas y 1,200 hombres, se apoderó de Veracruz de la manera que puede verse en el relato que sigue, y que copio íntegro por ser poco conocido, por ser muy típico y por el interés que encierran sus observaciones, aun aquellas que no se refieren directamente al hecho: [1]

«Lo que por acá ay de novedad és que el Enemigo vino al Puerto de la Vera Cruz con 1,200 hombres á los 18 de Mayo; y al amanecer quando toda la gente estaba durmiendo se entró en el Lugar con 800 hombres; y cojió todas las calles y se fué al cuerpo de guardia del Gobernador, donde no alló mas de 3 hombres, que fueron el Sargento mayór y un Alferez y otro Soldado, y se quisieron resistir y los mataron; apoderóse de toda la ciudad, donde fué Dueño de todo lo que avia en ella; la gente, Hombres y Mujeres y niños la fué metiendo en la Iglesia Parrochial, y á los Mulatos y Negros en otro paraje, donde los tubo 3 dias, y murieron mas de 100 Personas de ambre y sed.

»A los Hombres fué llevando abordo de sus navios, y á la demás gente á vna Isleta dos leguas de la Ciudad; luego pidió 150 mil pesos por el rescate de la gente, aviendo rovado mas de 3 millones de r.s Plata y Joyas, Grana, y Ropa; y los Prisioneros hubieron de venir en darle los 150 mil pesos mas de lo rovado porque no los pasase á cuchillo, y nombró el Enemigo 4 Diputados de los Vecinos de la Vera Cruz para que vinieran á encontrar vna requa de r.s que yba caminando para el Puerto de la Vera Cruz, á donde auia consignado los Reales para los Prisioneros, y le llevaron la dicha cantidad á vordo de sus navios, donde tomaron la gente, prisionera, y á los 29 de Mayo *llegó la Flota á aquél Puerto*; y dentro de 2 ó 3 dias se fué el Enemigo, *sin que los Navios de Flota le impidieran la salida* del paraje donde dieron fondo, y se llevaron mas de 1300 Esclavos negros y Mulatos; con qué fue la mayor pérdida que ha tenido este Reyno desde que se ganó.

---

(1) Relación sacada de una carta venida de Méjico. Manuscrito Colección Navarrete; tomo XXXIII, fóleo 10. El original, en el Legajo de Papeles sueltos, número 90, del estante 5, rótulo *Indias, Papeles históricos y Políticos*.

»A este Ciudád llegó la nueba á los 21 de Mayo, donde luego se echó vando que todos los hombres bajasen á la Vera Cruz con armas á su costa, como se ejecutó, que no quedó hombre que no buscara Cavallo ó Mula para seguir su viaje: en dos dias salieron de esta Ciudad mas de 8 mil ombres; con que fué otro gasto para todos bien considerable. A los 8 dias de camino vino la nueba de haber llegado la Flota, y averse ydo el Enemigo, que este es un Pirata de nación olandés casado en Islas de Canaria, y se á juntado con otro Pirata Francés, y en menos de un año an rovado en las Costas y Puertos mas de 7 millones, sin que aya auido quien se lo impida, siendo así que ay una Armada de 6 Navios, que llaman de Varlovento, y en 5 años que á que vino á estas partes no á hecho facción ninguna más de gastar á S. M. 500 mil pesos cada año: Con estas y otras cosas esta acavado este Reyno; son pecados nuestros y Dios nos quiere castigar con embiár estos Piratas para que nos enmendemos; y mucha de la gente que vino á la Vera Cruz son Españoles de todas naciones, y algunos Mulatos de la Tierra, todos malcontentos, con que se an hecho Piratas, y como saven la tierra y entradas de Puertos, se arrojan á hacér lo que se á visto: cinco navios que traen grandes los an quitado de un año a esta parte en diferentes partes.»

Al repartirse el cuantioso botín de esta atrevida expedición, murió van Horn, en una disputa con Graf.

Logran, a pesar del corso, los filibusteros, presas importantes, cual la de la Nave de Honduras y su patache, representando 500,000 pesos. Intentan 1,000 piratas, que en 1685 desembarcaron en Campeche, marchar sobre Mérida; pero tuvieron que desistir; vuelven con refuerzos, bajo las órdenes de Grammont, y se apoderan esta vez de Campeche, donde permanecen dos meses sin que les molesten. Al regreso de esta expedición, fué nombrado Grammont teniente, por el Rey de Francia; en otro de sus viajes, debió ahogarse. También se dió aquel título a Graf, quien sorprende a dos buques de la Compañía Guipuzcoana de corso, que bajo este pretexto, más se dedicaban a comerciar (1687).

Un corsario español ataca a Petit Goave, fortaleza bucanera de Santo Domingo; y en desquite, el gobernador de la parte

francesa de la isla, vino sobre Santiago, con 150 filibusteros, otros tantos negros y 400 jinetes, saqueándola e incendiando la ciudad. Para vengar este atrevimiento, se preparó la Flota que salió de Veracruz en 1690, y uniéndose a las 5 fragatas que formaban la reconstituida armada de Barlovento, apoyadas por el Ejército de tierra, que simultáneamente entró en el territorio ocupado por los franceses, tomaron a Guarico,[1] después de hacerles 250 muertos, incluso el Gobernador francés y su teniente. En total se calculan en 700 hombres las pérdidas de los franceses, sufriendo los nuestros 190 bajas entre muertos y heridos. Se tomaron dos buques franceses y diez de los bucaneros. Pero la Flota siguió su viaje, se retiró la armada y los franceses, que tan fácilmente hubiesen podido ser expulsados de aquel territorio, se rehicieron, hasta el punto de encontrarse con alientos de atacar a los ingleses (aliados nuestros entonces) en la Jamaica. Unidos éstos con los españoles, vuelven en 1695 a invadir la mitad francesa de la Española; toman a Guarico, que abandonó Graf sin resistencia, y sitian y asaltan a Port de Paix, que habían fortificado, y donde se defienden los bucaneros, que tienen que escapar, dejando el mismo Graf a su esposa e hijos en poder de los sitiadores. Por segunda vez se perdió la ocasión de arrojar a los franceses. Desavenencias entre los aliados, les hicieron retirarse. Graf fué llamado a Francia y contribuyó más adelante a la colonización de la Luisiana. Para contrarrestar estos ataques envió Luis XIV dos escuadras a las Antillas: una de ellas se retiró por las enfermedades; otra corrió aquellas costas, e hizo algunas presas, entre ellas la Urca de Cartagena.

Entretanto se preparaba en Francia la célebre expedición contra Cartagena: la última empresa famosa en que figuran los filibusteros (1697).

Estaba en su apogeo la guerra con Francia: al mismo tiempo, los moros africanos ponían en tal aprieto a las plazas que allí ocupábamos los españoles, y tal era la decadencia nuestra, que se acudió a los portugueses para que nos prestasen algunos regimientos. El hecho principal de aquella campaña, fué, sin

(1) Véase el plano de Santo Domingo, de la misma época, que acompaña a este escrito.

embargo, el ataque a Cartagena de Indias. Iniciada la idea por el Barón de Pointis, alto oficial de la Armada francesa, se preparó en Francia una gran escuadra, costeada y organizada por una asociación, que al efecto formaron varios comerciantes y particulares, con el apoyo del gobierno francés, y con el concurso del mismo Rey, que contribuyó con cañones, armamentos y otros aprestos, y no desdeñó unirse y asociarse con los filibusteros, a quienes, por mediación del gobernador de Santo Domingo, se había invitado a contribuir, y reforzar y auxiliar la expedición. Salió ésta de Brest en 1697, al mando de Pointis, y con próspero viaje llegó a Cabo Francés, en la Española, que era el Punto de cita. 4,000 hombres, en 7 navíos de 60 a 84 cañones, 10 fragatas y transportes, y 5 bombardas, indispensable complemento de las escuadras francesas de la época, se reunieron en aquel puerto filibustero con los 700 hombres y 8 buques que éstos habían preparado, y que llevaban a su frente a Ducassé, el Gobernador francés.

No era este refuerzo el que había soñado de Pointis : de los primitivos bucaneros, conservaban los de ahora tan sólo los vicios y defectos, la independencia y la indisciplina, que apenas bastaba a dominar la presencia de los oficiales franceses, la avaricia y sed de rapiña y de saqueo, a lo que se agregaba un absoluto desconocimiento de las costas y puertos, cuando tanto precisaban a los franceses hombres prácticos en ellos; en cambio, el valor, la decisión, las argucias, el temple, la resistencia, que hicieron famosos a sus predecesores, habían punto menos que desaparecido. De todos modos, como se contaba que serían precisos sus auxilios, se convino con ellos en el reparto del botín, que debería ser, según lo acordado, de la décima parte del primer millón, y la décima tercia de lo que excediese. Terminados los aprestos, salió la expedición, apareciendo sus velas a vista de Cartagena el 13 de Abril de aquel año. Cartagena,[1] fundada en 1532 por Antonio de Heredia, se había hecho la plaza comercial y bancaria más importante de la América, y en ella se liquidaban todas las operaciones de las ferias de Portobelo

(1) Véanse los planos de la época, que acompaño.

y del resto del país. Era plaza fuerte, con un castillo en la Isleta de Carés, que defendía la entrada del puerto; otros dos, llamados Grande y Punta de Judea, en el interior del puerto, y otros dos, conocidos por Manzanillo y San Luis de Barajas (Ziltio), en distintos puntos de las afueras de la ciudad; la población estaba, además, murada. Pero todos estos armamentos eran bastante deficientes, y, como de costumbre, estaban abandonados : los castillos sin provisiones, los cañones montados en cureñas de cedro, incapaces de resistir el tercer disparo; los arsenales llenos de armas, pero en su mayoría inútiles : a duras penas pudieron reunirse mil mosquetes. [1]

La escuadra, estorbado su desembarco por la marejada, al día siguiente comenzó a bombardear la ciudad; siguióse el ataque al castillo de la boca del puerto, cuyos cañones incapaces no pudieron contrarrestar el fuego de los buques, ni sostener sus defensores el asalto de los enemigos, rindiéndose a los franceses; dejando éstos en él 400 hombres de guarnición, penetraron en el puerto, y empezaron el ataque de la ciudad. Uno de los castillos, el de Punta de Judea, se entregó sin resistencia, huyendo su guarnición improvisada; resistióse largamente otro, el de Barajas, defendido por el lugarteniente, por haberlo abandonado su gobernador, pero capituló después de haber muerto aquél y la mayor parte de la fuerza. Atacada de cerca la plaza, tras el asalto de la ciudad baja, que tomaron los franceses el 30 de Abril, se concertó tres días después la entrega, a condición de la salida de las tropas con banderas desplegadas y hasta con cuatro piezas de artillería; de libertad a los habitantes de marchar llevando sus muebles y efectos, excepto la mitad de su plata y joyas, jurando al Rey de Francia; y de respetar a las Iglesias y conventos, y a sus bienes y joyas. La Hacienda real, debía entregarse a los conquistadores. Creyeron éstos encontrar en la población riquezas inmensas, ya que, para evitar su ocultación, habían ocupado desde el primer momento todas las salidas : pero no contaban con que España había avisado a Indias la intentona de los franceses, única cosa que en su im-

(1) Fernández Duro : *Armada Española*; página 288.

potencia podía hacer por aquellos súbditos, dando con ello tiempo a poner en salvo las cosas más valiosas; durante cuatro días, antes del asedio, buen número de habitantes, las monjas de los conventos, y las mujeres de calidad, habían ya salido de la población, dirigiéndose a Monpos, ciudad 40 leguas de tierra adentro desde Cartagena, con una caravana de 120 mulos cargados de oro y joyas. Además, durante el sitio, bastantes habitantes habían logrado evadirse de la ciudad.

Los dos primeros días de la capitulación, respetaron los franceses las condiciones fijadas, recogiendo lo que en su virtud les iban entregando; pero desde el tercero, ante las reclamaciones de los bucaneros, poco acostumbrados a dominar su pasión del oro, y por los instintos de los mismos regulares franceses, que sólo por el cebo de botines y saqueos habían emprendido la expedición, comenzó el saqueo, empezando por iglesias y conventos, llegando a machacar la plata labrada y acabando por recoger objetos de menos valor; sin que faltasen los tormentos «a la filibustera», a que sometieron en especial a los frailes, sospechosos de ocultar riquezas. Esta situación anárquica duró poco tiempo : declarada la peste negra entre los invasores, se retiraron los franceses precipitadamente, haciéndose a la vela, con el grave descuido de no haber hecho a los piratas, sus auxiliares, la entrega completa de la parte de botín que les tocaba. No satisfechos con tal solución, tan pronto como se alejaron los regulares franceses, volvieron los filibusteros a la ciudad, y, libres ya del relativo respeto que las tropas les infundían, se entregaron de lleno a toda clase de excesos; volvieron a saquear la ciudad, atormentaron horriblemente a sus habitantes, para que descubriesen su oro y sus joyas, y acabaron exigiendo la enorme suma de cinco millones de pesos por librarla del fuego : cantidad fantástica para una ciudad que acababa de ser refinadamente saqueada. Sin embargo, amenazando a sus prisioneros, atormentando a los más ricos de entre ellos, hasta abriendo las tumbas y despojando los sepulcros, lograron, en cuatro días, que llegase a reunirse casi el total de lo que pedían : y bien a tiempo, porque en aquel momento una fragata, que tenían apostada de escucha, vino con el aviso de la llegada a las Antillas de una flota

combinada inglesa y holandesa, enviada para oponerse a los propósitos de los franceses, y retrasada por el mal tiempo y otros accidentes.

La suerte era propicia a los franceses. Cinco días después de su partida de Cartagena, llegaba la escuadra a socorrer la plaza, y aunque emprendió inmediatamente la persecución, pudo tan sólo apresar un patache retrasado, cargado, eso sí, de objetos de oro y plata procedentes del saqueo. Otro buque francés permaneció todo un día mezclado con la flota enemiga, sin ser descubierto. Enterada la escuadra de la vuelta de los piratas, hizo rumbo a Cartagena, de la que ya habían escapado cuando apareció la flota mixta, dispersándose en todas direcciones para dificultar su caza. Emprendióse ésta, sin embargo, logrando apresar y echar a pique a varios de los buques piratas. Todavía salvó de Pointis el encuentro con otra escuadra inglesa en el Canal de la Mancha, logrando entrar en Brest sin más inconvenientes. Acusado por du Cassé de no haber repartido el botín debidamente, tiene que justificarse, lo que logró, siendo recibido en Fontainebleau por Luis XIV, a quien entregó como regalo una magnífica esmeralda, lograda en el saqueo. Nuestras autoridades también se movieron. Luego que se supo la pérdida de la plaza, tomó el Virrey todas las providencias posibles para su socorro, tanto por tierra, a través de la provincia de Quito, como por mar, por el tránsito de Tierrafirme; y en España, los apuros crecientes no impidieron, ante tan grave necesidad, el que S. M. mandase «aprestar tres navíos con guarnición de infantería, víveres, pertrechos, y municiones para su reparo». [1] Sin embargo, y fijémonos bien en ello, el intento de los franceses no había sido ocupar la ciudad : sólo el botín y el saqueo les habían atraído. El fin de la expedición no era político : era pirático. Quizás las consecuencias hubiesen sido muy otras, de haberse los franceses establecido en Cartagena, considerada como la llave de aquellas colonias españolas.

Por esa época, se firmó con Francia la paz de Ryswick; e interesado el monarca francés en captarse las simpatías españo-

---

(1) Alsedo : página 171.

las, y en especial las de Carlos II, de cuya voluntad dependía la gravísima cuestión del trono de España, quiso alardear de generoso, devolviendo a las Iglesias de Cartagena las alhajas y ornamentos de que les habían despojado — contra los artículos de la capitulación — los invasores. A los filibusteros ordenó se les pagasen 667,000 libras, por sus reclamaciones; sin que tuviera nunca efecto.

Ultima vez que vemos figurar en la historia a los bucaneros.

Otro importante hecho queda, sin embargo, por relatar. Una poderosa Compañía, con gran capital, fundada en Escocia para instalar una colonia en el istmo del Darien, organizó al efecto una importante expedición, probablemente con la idea efectiva de apoderarse de todo o parte del istmo, dominando así el tráfico intenso que se hacía entre los dos mares. Con ayuda de los indios, a los que compró terrenos, se instaló la colonia; pero atacada con energía por los españoles, que pronto se hicieron cargo de la trascendencia que encerraba, diezmada por las enfermedades, y atormentada por los mismos indios, abandonaron su empresa, antes de que las disposiciones tomadas con urgencia, y llevadas a efecto por el gabinete de Madrid, con actividad desusada (que demuestra la importancia que con razón se había atribuído a aquel hecho), llegasen a emplearse contra ellos. Hasta se organizó una escuadra, con los únicos navíos nuevos que había en la nación,[1] y se dieron órdenes terminantes a los Virreyes y autoridades de las Indias, a fin de reunir el mayor número posible de elementos para deshacer la naciente colonia. Esta no puede considerarse como filibustera.

¿Qué había sido de éstos? Dispersados, como hemos visto, después del saqueo de Cartagena, y maltratados sus elementos más valiosos, firmada la paz de Ryswick, se vieron, de allá a poco, perseguidos por las autoridades francesas e inglesas, que anteriormente habían sido su refugio y su apoyo. Al mismo tiempo, se encontraron con facilidades desusadas, que se daban para que pudieran establecerse como colonos por aquellas regiones, lo que, vista la dificultad de piratear, movió a muchos

(1) Fernández Duro : *Armada Española*; tomo V, página 309.

a convertirse en plantadores. Por otra parte, las poblaciones costeras, aleccionadas con los horribles escarmientos sufridos, se hallaban preparadas a defenderse contra sus invasiones, al par que el legendario valor y arrojo de los bucaneros habia ido menguando y sus condiciones degenerando, con lo que el éxito de sus expediciones, que habia sido el mayor aliciente de la piratería, disminuyó, y hasta se convirtió en fracasos y escarmientos. Reducidas así las ganancias, perseguida por todas las potencias la piratería, se enrolan, parte de los que quedan, como marineros en los navíos que pasan por aquellas islas; y restan sólo unos cuantos que, incapaces de dominar sus antiguos instintos y de aclimatarse a una vida más ordenada, privados de ejercer su «industria», acabaron por esparcirse por otras regiones; o por irse a vivir entre los indios pacíficos, con quienes antes habían estado en tratos, los que no acertaron a despedirse de la América. Las colonias francesas de la Luisiana, atraen también a bastantes. De esta suerte, fué desvaneciéndose, y se deshizo, aquella plaga que por treinta años asoló ferozmente a la América, y que, durante el reinado de Carlos II, fué la ruina de su comercio y de su riqueza. En el reinado de Felipe V no se oye ya hablar de ellos.

Si queremos ahora examinar cuál fué su influencia social y su importancia política, basta reflexionar un poco sobre sus hechos, y las circunstancias que les acompañaron.

De tres maneras creo yo que ejercieron su acción sobre el comercio. La directa, la más visible, es la paralización del tráfico y la destrucción de riquezas. Su efecto sobre la actividad de aquellas regiones, y sobre su prosperidad, es tan obvio, que basta citarlo para que se comprenda. Impiden la navegación interamericana casi por ejemplo, dejando solo el tránsito de las Flotas de España, a las que por su fuerza no les era posible atacar.[1] Sus saqueos, repetidos varias veces en las mismas poblaciones, arruinaron a éstas, y privaron así al comercio de su fuente más abundante, la riqueza. Pueblos pobres, no pueden comprar, no

(1) Sin embargo, ni aun con las Flotas dejaban de estar al acecho de los navíos mercantes o de guerra, que se desmandaban o desviaban.

pueden comerciar; ya he dicho varias veces que hasta las haciendas y los cultivos, más agobiados aún que las ciudades, por ser presa de los pequeños piratas, mucho más numerosos, tienen que abandonarse, y precisamente en los lugares más favorables, y por ende, más productivos.

No hay que creer, por esto, que muriesen por completo aquellas regiones y su comercio. Nada de eso; bien conocida es la inmensa riqueza que representaban, y su fertilidad; y ello basta para comprender, cómo, a pesar de tantas calamidades, pronto se rehacían y volvían a tomar, si no el esplendor primitivo, a lo menos nuevos alientos, y a lograr nuevo bienestar.

Mas, no es sólo este aspecto el que interesa. No olvidemos que sólo atacaban a los españoles. De ahí un efecto indirecto de gran consideración : favorecían el contrabando. El peligro que corría el comerciante español, no amenazaba a su colega extranjero, a quien respetaban. Es para mí indudable que el trato comercial de contrabando adquirió un desarrollo excepcional, y llegó a absorber casi todo el tráfico de nuestras colonias en esa época. Y ambos efectos, el directo de la paralización, y más aún el indirecto del progreso del contrabando, traen otro tercero, a saber : preparar el camino al nuevo estado comercial, que, bajo la casa de Borbón, rige en aquellos países. Navíos de permiso, o de « Asiento », concedidos al comercio extranjero, recoconocidos y sancionados por tratados internacionales, y, por tanto, prácticamente incomprobables, o, lo que es lo mismo, libres de abusar cuanto les viniera en mientes; escuadras francesas « de protección » en las Américas, que aprovechaban su estancia para comerciar, no sólo anulan prácticamente el monopolio español, sino que hasta colocan a aquel comercio bajo una especie de protectorado extranjero; hay épocas en que más parece que somos los tolerados que los dueños : no extraño que el P. Cappa, a vista de estas nuevas condiciones, diga, con razón, que los filibusteros desaparecieron cuando ya resultaban innecesarios a las naciones que los sostenían y apoyaban para sus fines. Los tratados les substituían con ventaja; explotaban los extranjeros a nuestras colonias con menos dificultades, con más tranquilidad... y con más decoro.

Nos resta por considerar el aspecto político. Se ha sostenido por autores eminentes [1] que su importancia política fué poco más que nula. Inquietos, sin planes fijos y organizados, ejecutando sus expediciones al acaso, por capricho, según el viento reinante, atendiendo al impulso del momento, destruían, arrasaban, pero nada creaban, no buscaban más que fines momentáneos, carecían de propósitos amplios, de ideas definidas. Salvo Mansvelt y Morgan, que lograron sus propósitos, no se les ocurrió instalarse y establecerse en alguna isla importante o territorio de consideración, en que, fundados en la fuerza que tenían, dieran nacimiento a una colonia independiente. Por eso las historias prescinden con frecuencia de ellos, y si los citan, es como una plaga molesta, pero sin transcendencia. Y, sin embargo, yo creo que la tuvieron. Ya antes he hecho resaltar que abrieron de par en par, ante los ojos de Europa, el estado de descomposición e ineptitud que, dentro de su deslumbrante grandeza, ocultaba la España de entonces, debilidad que, más aun que las escuadras alquiladas a los holandeses, más todavía que las tropas holandesas, tudescas y portuguesas, encargadas de defender nuestros territorios, más que las armadas inglesas y holandesas que hemos visto marchar a las Indias a proteger a nuestras colonias, ponían de manifiesto estos aventureros que se atrevían a tener a raya y a burlarse de la primera potencia política de su tiempo. Y aquí notaré, de paso, que lo que los bucaneros conseguían, no fueron capaces de lograrlo (salvo la toma de Jamaica y la de Cartagena) las formidables escuadras de las más poderosas naciones, que repetidas veces fueron a atacar nuestras posesiones. ¡Quién sabe si, deshecho así ante aquellos criollos, el prestigio de España, que no sabia o no podía defenderlos, daten de entonces, de los tiempos en que los sufrimientos y angustias que padecieron por los filibusteros hicieron patente la impotencia española, los gérmenes de las ideas de independencia, que fueron más tarde arrancando flor por flor las ricas preseas coloniales de España! A lo menos consta que los filibusteros recibían con frecuencia apoyo de los naturales del país, que llegaron

(1) Dunlop, por ejemplo.

a figurar entre sus filas, y hasta a dirigirles como capitanes (Grillo, por ejemplo, criollo cubano). Pero hay otro aspecto de la cuestión, menos apreciado. Yo veo la importancia política de los bucaneros en que, gracias a ellos, y no como si fueran un accesorio de que hubieran podido prescindir, sino como su principal base y apoyo, las otras potencias pudieron instalarse en las Antillas y costas americanas. Sin ellos, España hubiese probablemente evitado aquellas colonizaciones, como lo hizo en tiempos anteriores a los filibusteros (ya he citado algunos casos en mi escrito; de todos sabidos son los otros más importantes), disponibles sus fuerzas para ello sin la preocupación de los piratas, y aumentada la posibilidad de armamentos con la mayor riqueza del país. Agréguese a esto que, en cambio, las otras naciones, sin los filibusteros, que con frecuencia intervenían como auxiliares en sus empresas y en su defensa (no es sólo Cartagena; recuérdense Santo Domingo, Santa Catalina, San Cristóbal, etc. etc.), hubiesen tenido que emplear medios más poderosos, que hacer sacrificios mucho más importantes; hubiesen carecido de refugios, de bases de apoyo, de prácticos; y es muy posible y hasta muy probable que no hubiesen logrado o se viesen precisadas a abandonar aquellas colonias. En algunas ya lo hicieron, a pesar de las circunstancias que les favorecían. Los tratados, en los que España fué reconociéndoles la posesión de las colonias que habían ido adquiriendo, les libraron de cuidados y preocupaciones para el sostenimiento y defensa de las islas que habían ocupado. Los filibusteros les eran ya inútiles.

Tal entiendo yo la influencia política que éstos ejercieron, nada despreciable, para la importante historia de la colonización americana. Tales son, entre las innumerables valiosísimas enseñanzas de su historia, algunas de las más salientes moralejas de sus hechos. Nuestra apatía y nuestro decaimiento, la desaparición de nuestro poder naval (que fué su consecuencia), los hizo posibles y les dió alas; el comercio extranjero, medios. Las naciones rivales, apoyaron en ellos, para asentarse en nuestras colonias; y ellos nos impidieron arrojarlas de allí. Nuestra impotencia, que pusieron al desnudo, y que tuvimos que reconocer más adelante, nos hizo aceptar su consolidación.

Parte Cuarta

EL VEHÍCULO DEL COMERCIO

Capítulo VII

NAVÍOS Y CONSTRUCCIONES NAVALES

I. - FOMENTO - MARCHA GENERAL



La evolución del Navío, este aspecto interesantísimo de la marcha del comercio americano, con el que tan ligado se encuentra, que no pueden estudiarse el uno sin el otro, es el tema de mi estudio *La Arquitectura Naval Española*, gemelo, compañero y complemento del presente escrito. Para aquellos de mis lectores que no tengan ocasión de conocer mi dicho libro, recogeré aquí algunos conceptos fundamentales.

La fama y poderío naval de Cataluña, su dilatado comercio, sus sabias leyes, su admirable organización consular, resaltan en la Edad Media, antes de que con la toma de Sevilla se diese a conocer en la historia la marina castellana. Ya a principios del siglo IX,[1] puede hablarse de marina catalana, la que,

(1) Bofarull : *Antigua Marina Catalana*; página 3.

en el siglo XII, logra limpiar de piratas aquellos mares; tomando tal incremento en el siguiente, que, no sólo se forma una numerosa flota comercial, sino que se crean en 1243 los arsenales y atarazanas de Barcelona; y compite la ciudad, en los restantes siglos de la Edad Media, con las afamadas repúblicas de Génova, Pisa y Venecia. Castilla ve florecer su marina, impulsada por Alonso el Sabio, que instala las atarazanas de Sevilla, para así crear la Armada permanente, *perpétua*, «para la que hizo tan gran fábrica; y que quería se compusiese de 10 galeras armadas, cada una con dos compañías de soldados; a cuyos capitanes llamaban cómitres». [1] No contento con esta intervención directa, fomenta indirectamente la marina, p. e., concediendo, en 1270, privilegio de merced a Guetaria «para que pueda cortar leña y madera para casas y construcciones de buques»; y conocemos, de dos años después, otro privilegio análogo a Cartagena. También otorga al comercio su regia protección y favor, cual consta asimismo del privilegio rodado que dió a la Puebla de Ortigueira para que «hagan puertos y villa; y todos los navíos tanto suyos como ajenos que a él quisieren aportar, vengan salvos y seguros con vino y con paños, con sal y con todas las otras cosas que trajeren; pero á mi me den el portage que dan en la Coruña los navíos que allí aportan». La región de España donde la construcción naval tomó más incremento, fué la parte del Norte, que desde el principio de la reconquista, se dedica a las industrias marítimas, y al comercio con las regiones limítrofes.

Saltando de estos principios a los tiempos modernos, [2] no debe chocarnos encontrar en ellos a Barcelona en plena decadencia marítima. Recuérdese lo dicho en el primer capítulo; considérese la influencia que en su comercio, sostenido principalmente por el tráfico con el Levante mediterráneo, debían ejercer los sucesos allí relatados y los nuevos rumbos del comercio universal; y parece lógico ver que Sevilla y los puertos

---

(1) Zúñiga: *Anales de Sevilla.*

(2) No corresponde aquí hacer esta historia. Algo más agrego en mi citada *Arquitectura Naval Española.*

del Norte, absorben, respectivamente, el tráfico con América y con las naciones occidentales de Europa, en que se asientan los emporios comerciales de la nueva edad. Como recuerdo de su pasado esplendor, todavía Carlos V encarga en 1533 a las Atarazanas de Barcelona la construcción de 50 galeras; [1] pero aunque Capmany se esfuerza en demostrarnos que todos los materiales que se emplearon fueron catalanes, confiesa la decadencia de esta industria, al añadir que tuvo que llevarse gente adiestrada de «Vizcaya, Guipuzcoa y Quatro Villas para ayudar en la construcción». En tiempos de Felipe II aún se construyó algún casco de buque en Barcelona. Sevilla, floreciente y celebrada desde la Edad Media, por las galeras fabricadas en sus astilleros, no logra, sin embargo, descollar en las nuevas construcciones que exigen las necesidades de la navegación a América; y es curioso el observar que siendo su centro comercial, gozando de ese incomparable monopolio, ve excluidas sus fábricas y las de toda la Andalucía, de tomar parte en los viajes que de allí partían, a ella volvían, y en ella se organizaban: «*No se dé* registro para las Indias — ordenan las leyes [2] —, á ninguna Nao fabricada en todas las Costas de Sevilla, Sanlucar, Cadiz, Puerto de Santa María, ni en la del condado de Niebla, ni Marquesados de Gibraleón y Ayamonte»; y tan sólo se toleran «los Barcos luengos, que hubieren de ir de aviso», fabricados en los dichos puntos. En cambio, sus astilleros de Horcada y Borrego, y la Carraca de Cádiz, monopolizan los arreglos, aprestos y carenas de los buques de las flotas. [3]

La construcción naval más importante, se desarrolla en las costas de Santander, Guipúzcoa y Vizcaya. Los astilleros vizcaínos, y en especial los de la ría de Bilbao, adquieren su fama y preponderancia, durante el siglo XV, a cuyo final se construían en Bilbao embarcaciones de todas clases, hasta de 700 toneladas de porte; y sobre todo en el siglo siguiente: «Contaba con abundancia de maderas, maestranza inteligente, multitud de

---

(1) Capmany: tomo III, páginas 85 y 86.

(2) ...de 1593, ley XXI, título XXX, libro IX; *Recopilación de Indias.*

(3) Ley IV, título XXXII, libro IX; *Recopilación de Indias.*

carpinteros diestros, copia de marineros experimentados, capitales y todos los medios convenientes para la habilitación de navíos».[1] La indústria de la jarcia, se ha perpetuado allí hasta nuestros días, existiendo curiosas ordenanzas de 1528, sobre la fabricación de artículo tan importante para la navegación a la vela. Es de notar que la marcha que, conforme veremos, siguió la industria naval, es fácil de prever : debiendo satisfacer a la demanda de las Armadas reales y a la de las necesidades del comercio, sigue directamente las oscilaciones gemelas que tan importantes ramos experimentan. Crece al calor de la fiebre de desarrollo económico y del poderío de la nación : según Escalante, (1575), «los castellanos dicen que ellos proveen de naos a muchas partes y provincias, y que en las mesmas suyas navegan, y no tienen necesidad de otras»;[2] y era tal su habilidad, que así como los otros países se limitaban a un tipo dado de naves, adecuadas a sus mares, pretendían ellos «hacer naos grandes y pequeñas y de todas suertes, modos y maneras para navegar con ellas todo el mar del mundo».[3] Y fué tal «la impulsión que súbitamente tomó la construcción de naves mayores (desde 200 toneladas), particularmente por la solicitud de la navegación á Indias, la contribución á las armadas reales, y el ejemplo de progreso de otros pueblos», que en Bilbao, principal astillero de aquel tiempo, se procedió al arreglo y perfeccionamiento del Puerto, para que pudiesen entrar y salir con comodidad.[4] La pujanza marítima era tanta, que se calculaba que «entre Bilbao y Portugalete, que son dos leguas, avia dozientas velas de gavia : solia aver de ocho á diez mil marineros, las seis y ocho leguas adentro, hasta Durango, Orduña y Valmaseda»[5] : hecho confirmado por Thomé Cano, quien aprecia asimismo en 200 los navíos de alto bordo que tenía la ría de Bilbao por esos tiempos. En 1583 había en gradas en los astilleros del Señorío,

---

(1) Guiard : *Historia del Consulado de Bilbao*; página 203.

(2) Fernández Duro : *Disquisiciones náuticas*; tomo V, página 449. Manuscrito original en la Biblioteca Nacional

(3) Id., id., página 450.

(4) Guiard : *Historia del Consulado de Bilbao*; página 104.

(5) Id., página 205.

«quince mil toneladas de naos, por mandato de S. M., obrage, que proseguian con mucha cantidad de gente»;[1] actividad que continúa en los años sucesivos, como preparativos para la grande empresa de la Invencible. A raiz del desastre de ésta, se hizo un esfuerzo para reponer las pérdidas; y en 1590 vuelven a activarse las construcciones para la real armada; aunque el decaimiento general que sigue a la destrucción del poderío marítimo, al que acompaña el que producen las contínuas guerras, alcanza y hiere gravemente a las industrias navales.

Tienen un destello pasajero en los primeros años del siglo XVII, pero la caída del comercio y con él, la de la flota mercantil, es evidente. «Pero al finalizar la centuria, y luego del desastre de la *Invencible*, que aniquiló la marina de la Villa, comenzó su rápido descenso, precipitado... por la pérdida del señorío de la mar...»;[2] y aunque se procuró restaurarla, la absorción del comercio activo por los extranjeros, anuló todos los intentos, pues ya antes hice observar cómo terminaron por traer en sus propias naves los géneros de que nos surtían y desde principios del siglo XVII, se admiten (por falta de propias) naves extranjeras en las flotas. Interesantísima es, en este concepto, la representación que eleva Vizcaya en 1610, tratando del decaimiento naviero; y que no copio por lo extensa.[3] Y sin embargo, no se habían borrado aún los elementos que en tiempos anteriores habían dado fama a los astilleros vizcaínos, ya que en 1603 se concierta asiento con el Almirante Bertendona para fabricar diez navíos en los astilleros de la ría bilbaína. Pero en 1608 se alzan quejas por el decaimiento de las fábricas navales; y continúa esta industria con oscilaciones : se intenta en 1617 la reconstitución de la llamada escuadra de Vizcaya : un informe del Consulado de Bilbao, de 1630, nos atestigua que de veinte años a entonces, se habían construído en su término más de 40 Galeones, los mayores de seiscientas a setecientas toneladas, y los menores de trescientas; lo que, sin embargo, com-

(1) Guiard : *Historia del Consulado de Bilbao*; página 208.

(2) Id., página 51.

(3) Puede verse en Labayru : *Historia de Vizcaya*; tomo V, página 51 y siguientes.

parado con las épocas de florecimiento, en que hemos visto en gradas, simultáneamente, a 15,000 toneladas de navios, indica bien a las claras la marcha regresiva de tan importantes fábricas.

Pero no voy a seguir aquí sus peripecias. (1)

Cómo se encontraban los arsenales por aquella época, puede ya preverse: poco menos que inservibles, los careneros de Borrego y Horcadas en la ría de Sevilla; y eso que les estaban confiados por las leyes los aprestos de las flotas.(2) Un documento de 1619 nos cuenta que «el río [de Sevilla] se iva perdiendo cada dia más, porque en yéndose á pique un Navio no se tratava de sacar, y poco á poco se hazia allí un baxo, sin aver quien cuide de limpiar la canal...» En 1655 se preparó una escuadra en Cádiz; y su general nos dice (3) que «Esta Armada se a compuesto de milagro, porque nunca se a visto en un mes haverse echo cosa semejante, hallándose que ni avia navios, ni dineros, ni disposicion ninguna». No quiero cansar, y dejaré este punto con sólo un par de citas interesantes. Pide el Rey con urgencia en 1677 que se forme «una esquadra de navios del mayor número y calidad que sea posible»: dos años después, se habían construido en Guipúzcoa y las cuatro Villas, 5 buques; y el almirante Bernaola escribía, desde Santander, que «por falta de medios, estaban los galeones aún por ser aprestados, y que, tanto por esto como por carecer de bastimentos...», se suspendiese el envío de marinería (4) En el manuscrito de Garrote, al hablar éste del estado de la construcción naval en su tiempo, quiere que la principal cosa a que se atienda sea «el augmento de fábricas de Baxeles y de sus (5) peltrechos... porque no llegue a *más miserable estado* que el que oy tiene»; y no por falta de elementos en el pais, «porque las maderas de España y Indias no tianen comparación; (6) el Fierro es tan abentaxado que en todo

---

(1) Pueden verse algunos detalles en mi *Arquitectura Naval.*

(2) Veitia, tomo II, página 117.

(3) Biblioteca Nacional; Manuscrito número 2384, fóleos 131 y 132.

(4) Labayru : tomo V, página 500.

(5) Garrote : l. c. fóleo 49.

(6) También Vizcaya en 1678, se jacta de haber sido y ser «mui abundante de maderamen». (Guiard : página 531.)

el munto [no] se saca como él; la xarcia sevillana es mui notorio, el que no ay donde se fabrique como ella; Brea se saca con tanta abundancia en el Alxarafe, y de tantas conveniencias, que se puede llevar de empleo... á otros Reynos...; el alquitrán se saca tambien mui bueno en quanto a la calidad...», etc.; lamentándose de que nos haya traído a ello «el mucho descuido; pues no tan solo se necessita de que se traigan de Olanda los peltrechos, sino los mismos Baxeles» y eso que ellos no tienen en su tierra «la menor cossa de las muchas de que se compone una fábrica...» (1) (2) Mas, ¿qué hay que añadir a la apreciación del Almirante Russell, sobre las 10 naves españolas que se aportaban a la escuadra coaligada en 1694, de que su estado de conservación era tal «que hacía sospechar no resistieran el disparo de su propia artillería»? (3) Habíamos llegado a la inutilidad.

En lo que antecede, se envuelven tanto las construcciones de guerra como las mercantiles. Numerosas veces he repetido la paridad de sus fábricas. Luego volveré sobre este punto con mayor detalle y hablaré algo de sus difererencias.

Interesante sería, sobre todo para mi asunto, seguir la marcha de las construcciones navales en América. Mas, tratada con amplitud esta materia en tres tomos de la obra del P. Cappa, (4) me creo relevado de ocuparme de su historia, limitándome a algunas ligeras observaciones. La solicitud del Emperador por favorecer las construcciones marítimas en sus posesiones americanas, es digna de notarse. Refiere Herrera que el favor que otorga Carlos V a la fábrica de navíos en las Antillas y su empeño por que se enviasen a la Española maestros en este arte, no se limita a legislar, sino que procura se cumpla y dé resultado lo dispuesto,

---

(1) Garrote : fóleo 49.

(2) Decíase de Holanda, en aquél tiempo, que «sin maderas tienen el mar cubierto de buques, y las venden á España y Portugal; sin cereales, los venden; sin vino, lo venden; sin minas, derraman oro y plata. Su bosque es Noruega; sus viñas, el Rhin y el Garona; sus ganados Silesia, Polonia, Sajonia, España é Irlanda; India y Arabia, sus jardines».

(3) Fernández Duro : *Armada Española*; tomo V, página 285.

(4) *Estudios críticos acerca de la dominación española en América* : tomos X, XI y XII.

y así vemos que, habiendo puesto algunos entorpecimientos los Jueces de la Casa de Contratación, les reprende seriamente el Emperador y les escribe: «que para adelante devian mejor pensar en ello, y tener cuydado en buscar caminos para el acrecentamiento de aquellas partes». En 1516, gente emprendedora de Cuba (Fernandina) solicita permiso para emprender en ella la construcción de buques; la orden terminante ordena: «Dén licencia y facultad á los vecinos y pobladores é tratantes en la dicha isla Fernándina que puedan hacer é tener los navios que falláredes tienen necesidad»; confirmada y completada a 7 de Noviembre de 1518, concediéndoles licencia para armar cuantos bajeles quisieran. Todavía por cédula de 2 de Marzo de 1620 se vuelve a confirmar la misma tendencia y a mostrar igual empeño y los mismos deseos de fomento por nuestros monarcas (alguna vez el atavismo debía ser provechoso), y se mandó que «qualesquiera personas que en la Habana quisiessen fabricar Navios, pudiessen libremente cortar de qualesquiera partes, las maderas que necesitassen». [1] Desde luego, se comprende que en el Pacífico tuvo que tomar gran incremento la construcción naval, por la imposibilidad primero y dificultad después de que pasaran buques a aquel mar; y precisó desde los primeros días, al ver los buques que a lomo hizo transportar desarmados su eximio descubridor, destruídos a poco tiempo por la broma. La construcción naval americana pronto cogió fuerzas. En 1532 escribía al Emperador desde Panamá el licenciado Espinosa: «Aquí se hacen otros 4 navíos grandes para la contratación del Perú. Pasan ya de 30 navíos los hechos en este mar [del Sur]; no cuento muchos barcos y bergantines». [2] En la Armada de la Guardia o Galeones del año 1568, que iba a las órdenes del General Pedro Menéndez de Avilés, de los 20 buques «agalerados con remos» que la constituían, eran los 8 fabricados en Vizcaya, y la mayoría, los 12 restantes, en Cuba de la Florida. [3] Si hicieran falta demostraciones del incremento que tomó en

(1) Cédula de 2 de Marzo de 1620.

(2) Cappa, tomo X, página 33.

(3) Veitia, tomo II, página 3.

América la construcción naval (de que Cappa trae innumerables documentos que positivamente la declaran), nos las daría el desuso en que cayeron las leyes referentes a que pagasen Hab-ería los navíos españoles, que se llevasen a las Indias para ser allí vendidos. Como dejaron de ir navíos con este destino, cesó de aplicarse la ley. [1] Pasada la época de Carlos II, es cuando se inicia la decandencia de esta industria en las colonias. Son las nuevas tendencias de la casa de Borbón las que la arruinan. Se empezó entonces con el sistema de enviar desde Europa (no ya sólo desde España) buques para el servicio y tráfico de aquellas regiones; y vino esto a traer el descenso y, por fin, la muerte de la mayoría de aquellos astilleros, como expone y demuestra el P. Cappa. Sin embargo, en la Habana se construyeron grandes navíos de combate hasta entrado el siglo XIX.

Importantísimas son las subvenciones y privilegios que concedieron nuestros Reyes, para el fomento de la fábrica de navíos y de la marina. Inauguran la marcha los Reyes Católicos, procurando se construyesen naves de gran porte. En mi *Arquitectura Naval* desarrollo lo más importante de lo que se dispuso sobre este particular.

Lo que aquí más nos interesa, es hacer constar que, siendo asombroso el resultado que dan estas leyes, a fines del XV y en los dos primeros tercios del siglo XVI, es nulo en efecto, y resulta inútil cuanto se hace después: es el espíritu del país, son las necesidades y la actividad del Comercio las que hacían los barcos; no las subvenciones y privilegios otorgados por el Estado, ayudan, sí, pero sólo son eficaces cuando la iniciativa particular brota espontánea, cuando el ambiente de la nación les secunda, cuando existe resonancia y la armonía puede producirse.

La prelación para los buques que se escogían para las Flotas, es también un medio de protección a la industria naval, que merece que le dediquemos unas líneas. Algo se dijo ya de esto. Es evidente, que en los tiempos de escasez de buques, cuando, a pesar de las leyes que lo prohibían, había que echar mano de los navíos extranjeros, (siglo XVII) la elección no era dudosa;

(1) Veitia, tomo I, página 149.

bastaba que la embarcación ofrecida fuese utilizable; pero cuando acudían al embargo, «30,000 toneladas de buques, como ocurría anteriormente», según dice Veitia, las reglas de preferencia tenían interés, y demuestran el florecimiento de nuestra Marina. Para nosotros lo tienen por los puntos de vista que revelan y por los extremos que aclaran. Las prelaciones venían principalmente fijadas por una ley de 1582;[1] existiendo otras muchas disposiciones, dirigidas a análogo fin: favorecer a los constructores y dueños de navíos, y a los navíos nacionales, y, en segundo término, procurar las mejores y más seguras naos. Sobre todo, los dueños de buques que excediesen de 200 toneladas de porte, gozaban de derechos preferentes de importancia.[2] Ya se ha dicho en otro lugar, cómo se les concedía la autorización de capitanear el navío de su propiedad; y la preferencia que tenían para una tercera parte de su fletamento; y como esta y otras ventajas, dieron lugar a abusos, en 1619 se promulgó ley para que «en los asientos que el Presidente y Jueces... hicieren con los dueños de qualesquier Navíos, para que sirvan de Armada, ó Capitana, Almiranta de Flotas, Pataches, ó de aviso, no les concedan cargar ninguna cosa»;[3] pero se conservaba la costumbre, no sólo de preferir el navío de «dueño que aviéndo le fabricado le navegare personalmente»,[4] sino también la de reservarle el tercio del buque para que lo cargase. Son de notar, entre otras, la preferencia que se daba por concepto del astillero en que se había fabricado, y por la antigüedad en el puerto. Tenían la preferencia las naos vizcaínas[5] y había otros varios astilleros admitidos, entre ellos, numerosos de Indias: Habana, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica (mientras fué nuestra) y Maracaibo, que para lograr la admisión, tuvo

(1) Ley III, título XXX, libro IX; *Recopilación de Indias.*

(2) Véase: Veitia, tomo II, páginas 121 a 123.

(3) Ley VII, título XXXIV, libro IX; *Recopilación de Indias.*

(4) Veitia, tomo II, página 104.

(5) «Que la fábrica tenida en común por mejor, y la que yo por tal estimo, es la que se hace en las Provincias de Vizcaya, y la que se hace en Portugal: la cual aún quieren sus naturales que sea sin competencia.»
Tomé Cano: *Arte para fabricar... naos*; 1611.

que sostener un pleito.[1] Da esto idea del desarrollo que la industria naval habia tomado en América, y de que no se limitaba a las necesidades de sus puertos, sino que presentaba buques para su fletamento en España, llegando a obtener tal perfección en su fábrica, que se les concedió en 1619, «á los que las truxessen, las mismas preeminencias que tenían los Vizcaínos, y Provincianos», [2] equiparando así sus naves a las de los mejores astilleros de España. Ya hemos visto, en otro capítulo, que en cambio se hallaban terminantemente excluídas las naves fabricadas en los astilleros andaluces. Es también de notar que, sin embargo, «la circunstancia de la mejor fábrica, supera á la del privilegio del astillero, y á la prioridad del tiempo», [3] atacándose con esto, a los descuidos y defectos en la ejecución, y a posibles abusos. La antigüedad en el puerto, es cuestión bastante compleja, y servía, no tanto para la selección, como para el orden en la carga. Se preferían, finalmente, asimismo los que tuviesen cañones de bronce, y los de dueños que hubiesen navegado durante seis años en la Armada.

Las disposiciones de mayor interés, son las que excluyen navíos extranjeros, y las que afectan al porte de las naves. Tratado este punto ya anteriormente, poco más habrá que añadirse a lo ya dicho. De 1540 procede la primera disposición terminante de «Que no pueden pasar á las Indias Navíos de extranjeros». [4]

Tiempo hubo, como en 1551, en que había alcanzado tal empuje la construcción naval en Vizcaya, que se dió una provisión real, mandando que no se consintiese a los extranjeros fabricar naos en el Señorío. [5] Producíamos para afuera. [6]

Pero como las disposiciones no hacían los navíos, hay escasez de ellos cuando entra la decadencia, y se echa mano de los

(1) Veitia, tomo II, página 101.

(2) Idem, tomo II, página 118.

(3) Idem, tomo II, página 103.

(4) Ley XXII, título XXX, libro IX.

(5) Labayru : tomo IV, página 768.

(6) Véase la cita de Tomé Cano, anteriormente copiada.

extranjeros; mas, vistos los inconvenientes, y que contribuían a acelerar el descenso del bienestar del país, arrancándole el comercio, y sus frutos, en consulta de 8 de Julio de 1608 se propusieron «á S. M. los inconvenientes que tenía el dar licencia á Navíos, y Urcas extrangeras para navegar á las Indias en Compañía de Flotas; y S. M. se sirvió de responder : así lo tengo entendido, y excúsense por todas vías estas licencias»; pero no se cumplía, y por decreto de 22 de Marzo de 1613 se ordena nuevamente que se evite el que «contraviniendo á las Ordenanzas antiguas, se permitiese navegar a las Indias Navíos extrangeros», resolviéndose «que fuesen amparados, y prefiriesen... los Fabricadores naturales de estos Reynos, y sus Navíos». (1) Pero lo que hacían falta no eran leyes, sino constructores y buques, y para ello, riqueza y tráfico; y así, hacia los dos tercios del siglo, en que estos elementos habían desaparecido, consta que se esquivaban estas repetidas leyes, y que habiendo dificultades para reunir los navíos necesarios, se tomaban muchas veces los extranjeros, (2) «sirviendo solamente de testas por la mayor parte, los naturales»; (3) no se olvide que la capacidad de las Flotas había disminuído. También las leyes admitieron algunas excepciones; para Santo Domingo, se toleran a pesar de ser extranjeros, los «felisbotes», cuando eran de dueños españoles, y no había otros. (4) Y el mismo derecho de extranjería, de que antes hemos hablado, reconoce implícitamente esta necesidad, y la tolerancia, que en su vista, se tenía.

Se procura que los navíos que se escogieran para las Flotas satisfacieran a las exigencias más escrupulosas respecto a seguridad para la navegación y defensa. A esto tienden las ordenaciones que se ocupan de la visita y reconocimiento de los buques: y con motivo. Una cédula del Emperador de 28 de Septiembre de 1534, al ordenar cuanto a la revisión de naves se

---

(1) *Recopilación de Indias*; título XXX.

(2) «...en el largo transcurso del tiempo, en que se ha padecido la penuria de Navíos de fábrica natural... ha obligado á que *por muchos años*, se permita en la carrera la navegación de los estrangeros.» Veitia, tomo II, página 104.

(3) Veitia, tomo II, página 101.

(4) Idem, página 110.

refiere, habla de las marrullerías de los Maestres de Naos, «porque los Navios que siguen el viage de las nuestras Indias, comunmente son viejos, y desque lo son los dueños los traen á vender á la Ciudad de Sevilla, por los muchos compradores, y grandes precios que allí se ofrecen por ellos, y tienen en sí mucho daño encuvierto...»; [1] era cosa corriente, según parece, que se destinasen a esta navegación las embarcaciones que ya habían cumplido su destino, sirviendo el tráfico de Levante u otros; y como además no era raro que se quisiesen enviar a Indias para «echarlas al través», o sea para venderlas allí y desarmarlas (lo que parece ofrecía mayores ganancias que en Europa), se tuvo que legislar sobre ello, no tolerándose que en cada flota fuese más de un navío con este destino, y, sobre todo, procediéndose a revisar concienzudamente todo navío que no hiciese su primer viaje, varándole «en tierra, hasta que descubra la quilla». [2] Generalmente se contaba con que la duración máxima de un navío era de cuatro viajes redondos a América. [3]

Las visitas eran rigurosas (legalmente) y debían efectuarse: la una, antes de aceptarse el navío; la segunda después de cargado, y la última antes de la salida; advirtiéndose que debía efectuarlas personalmente el visitador, a veces con el Juez de la Casa, y que no se excluían de ellas las naves que iban de Armada. [4] Igualmente, en Indias, sufrían otras tres visitas antes del regreso; y no contentas las leyes con tanta inspección, añadían otra nueva visita a la llegada. Bueno es advertir que sólo la primera comprobación era técnica; las restantes se dirigían principalmente a revisar los excesos de carga, en que tanto se pecaba, y las contravenciones del registro de mercancías, otro abuso usual. A pesar de tantas precauciones, se abrían y anegaban naves, se abarrotaban de carga y traían la mitad de su cargamento sin registrar.

---

(1) *Cedulario*; tomo DCXCII, fóleo 39.

(2) Ley XIX, título XXX, libro IX; *Recopilación de Indias*. Es la citada ley de 1534.

(3) Veitia, tomo II, página 111. Carta de 1610.

(4) Todo un título (el XXXV) del libro IX, de la *Recopilación de Indias*, se dedica a la «Visita de Navíos».

Resumiendo lo dicho hasta ahora de las fábricas navales, podemos observar en ellas la misma ley que en el resto. Crece el poderío naval y el rango de la nación, y con ellos se elevan y prosperan todos sus elementos: en la segunda etapa decae el comercio, decae la armada, y vemos que, al unísono, descienden el país, su riqueza y su rango político.

II. · ELECCIÓN Y FORMACIÓN



AL variedad de buques como se usaba en aquellos tiempos de que trato, no es fácil de clasificar, ni trato aquí de hacerlo, ya que exigiría un espacio aquí injustificado, y sería, además, poco útil. Creo yo que la clasificación cabría hacerla bajo tres conceptos : por nacionalidades, por el empleo, o destino del navío, y por tamaños.

De lo más típico, es el influjo de la nacionalidad sobre la forma de las embarcaciones, sobre su porte y sobre su construcción en aquellas épocas, caracterización que hace notar en 1575 nuestro primer escritor de estas materias, Escalante de Mendoza, y asimismo, a los principios del siglo XVIII, uno de nuestros más ilustres generales y constructores, Gaztañeta : (1) «Cada Nación diversifica sus Navios, assi en las proporciones, como en las figuras de los cuerpos; y algunas con precisión : Ciñendo sus fábricas á sus Puertos, según los fondos para nadar, en salidas y entradas...» Es asunto muy interesante, pero no es posible que aquí lo trate con más extensión. (2)

Una enumeración de los tipos de naves catalanas, trae el ilustre Capmany, y más modernamente Bofarull, en su *Antigua Marina Catalana*. Referida a nuestro tiempo, es la clasificación, que da Veitia, y que he recogido en Apéndice en mi *Arquitec*-

(1) Páginas 2 y 3. Prólogo.

(2) En el Museo Naval de esta Corte pueden verse láminas representando los diversos tipos nacionales de buques de aquella época, hechas por el ilustre artista naval Rafael Monleón.

tura Naval Española. En tres clases se clasificaban las «Naos en la fábrica Española, unas de pozo, que son de dos cubiertas, y era las que antiguamente (y aun hasta nuestros tiempos), [1] se preferían para la guerra; otras de una cubierta, lo qual sólo puede practicarse en embarcaciones pequeñas; y otras de tres cubiertas, que llaman de Puente corrida, que es la fábrica que oy florece, y ha parecido la mejor».[2] A principios del siglo XVIII, se generaliza la construcción de los llamados Navíos de tres puentes, y pasa por haber sido el primero de esta famosa clase,[3] el que los ingleses fabricaron en 1637 el «Royal Sovereign»;[4] el que sirvió de tipo, sobre el cual fué trabajándose hasta mediados del siglo pasado, en que la arquitectura naval sufrió la transformación radicalísima, de todos conocida, basada en los progresos de la metalurgia, que permitió la construcción marítima en hierro, y los grandes cañones.

Interesantes son los progresos y los inventos que, principalmente en el siglo XVII, produjeron nuestros marinos y que, paso a paso, llevaron al tipo famoso de nuestro Galeón «classis argentea», como le designaban los extranjeros; es el barco trasatlántico, el tipo de buque moderno. Don Álvaro de Bazán y Pedro Menéndez de Avilés, son nombres unidos al desenvolvimiento de este tipo clásico de buque español, modelo, como digo, de los buques de altura de todos los países.

Es interesante la comparación entre las naves de guerra y las comerciales. Las únicas naves típicas de guerra eran las galeras movidas a remo, como es sabido, aunque siempre llevaban su mástil (o mástiles) para la vela (latina o triangular). Las galeazas o grandes galeras, con tres mástiles y con cañones sobre las

(1) 1671.

(2) Veitia, tomo II, página 168. Siguen las clases de naos. Puede verse en mi citada obra.

(3) No parece esto cierto. En 1591, frente a las Azores, lucharon el navío inglés *Revenge* con el español *Felipe*. La descripción que Sir Walter Raleigh da de este último, es la que sigue : «El *Felipe* llevaba *tres andenes* de ordenanza en cada costado, y once piezas en cada piso». (Fincham : *History of Naval Architecture*; página 54.) Traslado mi cita de un autor inglés.

(4) Se comentó además la curiosa coincidencia de que su arqueo dió igual número de toneladas, que el año que se construyó. Ese arqueo, o fué defectuoso, o se calculó caprichosamente el desplazamiento, pues el verdadero parece ser de 1861 $^{3}/_{4}$ toneladas.

bordas, son ya un paso al navío. Por lo demás, y refiriéndome ya a los buques de vela, varias veces he repetido que casi siempre se acudía a las naves comerciales para formar las Armadas; y pocos eran los buques construídos expresa y exclusivamente para de guerra. El motivo es claro. También los buques mercantes iban armados, y esto desde remotos principios de la marina medioeval; podía de ellos seguirse diciendo que no había diferencia «de los bastimentos de guerra y mercancía, que antes del uso del cañón hacían promiscuamente los dos servicios».[1] Y en el extranjero ocurría lo mismo. En tiempos de Carlos II vemos aún en uso las galeras; y toman no pequeña parte, y, por cierto, con relativa eficacia (lo que no quita a los desastres sufridos) gracias a la posibilidad de moverse en calmas y contracorrientes, en los desdichados sucesos de Sicilia: fueron sus últimas acciones de importancia.

A pesar de todo, se atendía en la construcción al destino del buque; más que nada, en las proporciones, algo variadas de las usuales, y en los detalles, pero no en la disposición general ni en la técnica constructiva. Ya hemos visto con frecuencia, en los Capítulos anteriores, los *embargos* de naos, la preparación de armadas en América, principalmente en el mar del Sur y, ¿qué más diré?, de la misma «Invencible», que no se formaron de otra guisa, que echando mano de buques mercantes; y siempre aparece la utilización de la nave mercantil, que sufre en el carenero algunas transformaciones, y se convierte en nave de guerra. Es esencial, para juzgar este punto, repetir que en el arqueo era en lo que más diferían, con la curiosa particularidad de que se arqueaba en más la misma nave, si se destinaba a guerra que al comercio. El 20 % era lo que se concedía de mayor arqueo a la destinada a la Armada. La mercante de 500 toneladas sube para guerra a 620. Y, sin embargo, existe al final de nuestra época alguna diferencia en la construcción, cuando ya de antemano se destina el navío exclusivamente a la guerra. En el siglo siguiente la separación es definitiva, el navío de guerra se especializa. Además de en las portarolas para la artillería, los castillos

(1) Capmany: tomo I, página 38.

y demás obras fuera del agua, al acabar el siglo XVII, diferían también ambas clases en las proporciones entre las medidas principales, aumentándose algo la longitud en las guerreras; sin duda (a lo que puede juzgarse por las manifestaciones de los escritores respecto a este punto), para que los cañones pudieran colocarse en el número deseado y manejarse en buenas condiciones, aguantándolos bien el barco. Y además, se dimensionaba, procurando pequeño calado en relación a su porte, y se proporcionaba y perfilaba para que tuviese buena marcha y gobernase con facilidad y seguridad, lo que en navíos de vela, además de difícil de solucionar, era de interés primordial. Son curiosísimas, a este respecto, las observaciones de nuestros escritores navales. Uno de los puntos más dificultosos de resolver era el lograr que las baterías bajas (las más potentes) estuviesen *floreadas*, esto es, en disposición de maniobrarse y de hacer fuego estando el navío cargado. También la cantidad y disposición de velamen y arboladura eran de sumo interés en el navío de guerra. Pero la técnica en nada varía. Garrote (en 1691) estudia, sin embargo, su tipo de buques para ambos usos, «sirviendo de Marchantes en la Carrera de Indias, y de guerra, quando V.tra Mag.d los necesitare, sin que aia separación de fábrica, guardando todos unas mismas proporciones», a lo que tengo que hacer observar que el tipo clásico español de esa época es el Galeón, el barco para la «Armada de Guardia», mixto de guerra y carga, y, por tanto, que sus «Baxeles», destinados a este empleo, debían satisfacer a ambas exigencias. Años después, Gaztañeta puntualiza ya la diferencia que los técnicos sostienen debe existir en la construcción, sosteniendo «que, a lo menos, *para de Guerra deberían tener*, en la proporción de sus medidas, *tres codos de Quilla más*», [1] a pesar de lo cual, todavía perdura el que «estos Baxeles avian de servir á la Carrera de Indias, *de Guerra y Marchantes*». Por cierto que [2] Gaztañeta tuvo, por esta causa, que copiar sus propios bajeles, imponiéndosele que imitara unos navíos holandeses, construídos precisa-

(1) Véase aquí la diferencia más importante en las proporciones de ambas clases.

(2) Gaztañeta : Prólogo, página 4.

mente según presas españolas fabricadas por el mismo Gaztañeta. Es un ejemplo del extranjerismo que impera desenfrenadamente en el siglo XVIII.

Relacionado con este punto, en que tampoco puedo detenerme más, si no he de ser pesado, se halla, otro, actualmente de tanto interés como pudiera serlo en aquellas épocas. Me refiero a la uniformidad, entre los buques que formasen una Armada. Trata este particular Veitia, con alguna extensión y con acierto. A la ventaja de las maniobras uniformes, y de la marcha igual de toda la escuadra, agrega la de que al desaparejarse, perder piezas de arboladura o timones, con muchísima más facilidad se repondrían, siendo iguales las de todos los buques; y el que, calando y pudiendo maniobrar lo mismo, no precisa que se separen o dividan los navíos de una escuadra por poder entrar los unos y no los otros en determinados puertos, cuestión importante cuando, por temporales, etc. se veían obligados a refugiarse en puertos de poco fondo o con barras difíciles. El asunto, repito, continúa hoy, por otros motivos, siendo uno de los temas más importantes de la arquitectura y de la técnica navales. Hace ya siglos que vemos preocupaba a los relacionados con la marina.

¿Y el tamaño de los buques? Desde las tantas veces citadas disposiciones de los Reyes Católicos, que tendían a fomentar la construcción de grandes bajeles, es éste otro de los aspectos más interesantes, de la arquitectura naval. De su elección dependía el éxito. El elemento que más influía entonces, eran los puertos. Ya he indicado, cómo hasta en el tipo general adoptado para los buques de los distintos países, era el decisivo. Entre nuestros puertos, tiene grandísima influencia el de Sevilla, que, con su barra de Sanlúcar, y con el abandono de su ría, junto con el monopolio del tráfico de Indias, al limitar, como de antes sabemos, la capacidad de los buques que van a ella, fija también el tamaño de casi todos los de la nación, y la tendencia nacional en tan fundamental asunto. Ya he indicado, y aquí repito, que el importante manuscrito de Garrote sobre construcción naval, tiene por objeto principal amoldar los nuevos buques, que él propone, a las condiciones que exigía el tráfico por el río de Se-

villa. Y antes que él escribiera, en 1665 se había ya informado por la Casa de Contratación, y en su consecuencia se había legislado, para que se variasen (y efectivamente se hace), las medidas de Galeones, de 500 y 700 toneladas, por la dificultad que tenían los Navíos de más de 500 toneladas usados hasta entonces, de pasar la barra de Sanlúcar. No hay que decir que, como el comercio con las Indias era el predominante en España, y todos los armadores pretendían intervenir en él, la arquitectura naval española seguía en su mayor parte las exigencias que la navegación a América le imponía. De ahí la grandísima y decisiva, en este caso retrógrada, influencia de Sevilla. Las disposiciones legales se basaban en lo mismo. Por la barra de Sevilla «siendo bien fabricadas, podían salir [naos] de 500 toneladas, poco más o menos». [1] En 16 de Julio de 1613, [2] se ordena que «los [navíos] que fabricaren para plata de las Indias y los que fabricaren para de merchante los particulares para las flotas dellas han de ser de diez y siete codos de manga abajo, sin exceder de aquí arriba en nada»; y en 1628 se mandó «que no se fabricassen para la carrera, para la guerra, y para de merchantes, Navíos que passen de 500 toneladas», en contemplación de las entradas por las barras. ¡Precisamente en la época en que con mayor empuje se aumentaban las capacidades en todas las Armadas extranjeras! Mas no era aquella la única razón en que se apoyan las disposiciones dictadas. También se hacían valer las condiciones marineras: «no han de exceder de los 18 codos de manga, por los muchos daños que resultan de que sean grandes; porque siéndolo se desaparejan con más facilidad, y se pierden con los temporales; y que faltándoles árboles, vergas, ó timones, y no hallándose otros iguales, lo abandonan; que en las entradas y salidas de Barras corren más peligro; y que como navegan las Flotas en Verano, han menester más viento que los pequeños, con que dilatan los viages, y ponen en ocasión de encontrar con enemigos; y en la

(1) Veitia, tomo II, página 72.

(2) *Ordenanzas de construcción de 1613* (inéditas). En los apéndices de mi *Arquitectura Naval*, reproduzco trozos importantes.

de pelear, más fácilmente ganan el Barlovento, y se disponen mejor á lo que les conviene». [1] Se discutía, sin embargo, con apasionamiento, siendo muchos los que opinaban preferibles los navíos grandes, de 800 a mil toneladas, a los medianos de 400 a 600. Entre otros muchos ejemplos, cita Veitia en apoyo de los navíos de gran desplazamiento, el caso de Lorenço de Ugalde, quien salió de Manila con un Galeón de 1,500 toneladas, «y bolbió victorioso de nueve que le acometieron Olandeses, aviendo echado á pique los tres dellos...», y la guerra naval entre Inglaterra y Holanda, en la «que siendo la Armada de esta superior en número de Vaxeles, por ser inferior en la calidad, lo ha sido en los sucessos, por hazer los Ingleses fragatas de 1,000 toneladas». No recuerda Veitia, Lepanto, donde las Galeazas venecianas jugaron un papel decisivo.

La discusión venía ya de antiguo, aunque no es éste lugar de dilucidarlo.

Es muy curioso lo que manifiesta Escalante sobre ésta interesante cuestión,[2] decidiéndose por las naves medianas, por consideraciones puramente marineras. Siendo algo largo, refiero al lector a su original. También Veitia dedica largas páginas a esta interesante discusión.

Para dejar este asunto, y al mismo tiempo, para que se vea la marcha de la construcción naval en las otras naciones que habían conquistado la supremacía naval, y lo inferior que iba quedando nuestra marina, en el tipo de sus buques, recordaré el efecto que causa al Almirante Oquendo observar la superioridad que sobre la suya tenía la escuadra holandesa, con que iba a combatir; «Noticias tenemos», dice el famoso Almirante, «de que el armada de los enemigos es de setenta naos, las quarenta gruesas, y algunas de tan excesivo porte, que pasan de dos mil toneladas, cosa jamás vista en la mar... y de las naos que yo tengo aquí, solo las dos que vinieron de Vizcaya llegan a setecientas toneladas; la capitana de Mambradi, á seiscientas; San Carlos, de su escuadra, y la Vegoña, á quinientas. Ninguna de las

(1) Veitia, tomo II, página 173.

(2) Página 437 y sig. (Duro : *Disquisiciones náuticas*; tomo V.)

demás pasa de quatrocientas, y algunas son de trescientas, porte que los pataches enemigos le tendrán.»[1] Y sin embargo, les aventajan los ingleses, que como se ha visto, deben a ello su victoria sobre los de Holanda. En 1639, el «Royal Sovereing» antes citado, desplaza ya 1,816 toneladas: en 1652 tienen buques que pasan del millar de toneladas, como el «Sovereing» de 100 cañones, que tenía 1,141 toneladas de porte; las dimensiones acordadas en 1677 para los buques de guerra, incluían tres tipos, de 100, 90 y 70 cañones, con 1,550, 1,307 y 1,013 toneladas de desplazamiento. En 1688 los buques almirantes de las tres primeras divisiones navales inglesas, tenían los portes de 1,739, 1,546 y 1,174 toneladas, formando en cada división buques de análoga capacidad (uniformidad): 9 en la primera, 11 en la segunda, y 39 en la tercera. En España, es notable observar, que en los astilleros americanos, se seguían construyendo grandes naves. Recuérdese que en Guayaquil, se llegaron a fabricar buques de 1,100 y 1,200 toneladas.

Y ahora, a otro asunto de interés.

¿Cómo se construía? ¿Cuáles eran los principios que regían la arquitectura naval? Cuestión, como se ve, fundamental. Si hemos de creer a Escalante (que indudablemeute conocía el asunto) hacia 1575, año en que él escribe, la construcción naval era completamente empírica; y no era caso raro el que «algunas naos se trazaron para pequeñas y después salieron grandes, y otras para grandes salieron después más pequeñas»; pero hace él bien notar lo importante que es que «desde el punto que la quilla se pone en el astillero, el dueño, maestro y carpintero que la hiciesen han de tener sabido y determinado el porte y grandor de la que han de hacer, sin que falte quasi nada, porque todos los palos y maderos que en ella se fueren poniendo han de ir por su cuenta y razón...; y como el buen arquitecto..., la mesma quenta y geometría conviene, en su tanto, que se tenga en la buena fábrica de una nao...»[2] Pero en la época de crecimiento y desarrollo del país y de la construcción naval, algo se

(1) Carta de Oquendo, de 26 de Julio de 1636. (Labayru, tomo V, página 255.)

(2) Fernández Duro: *Disquisiciones náuticas*; tomo V, página 454.

va progresando en este sentido, y así en el escritor importante (1) que sigue a Escalante, en Thomé Cano, 1611, leemos ya que «Es cosa necessarísima que el Fabricador ó Maestro de ella *sea Aritmético* y sepa Archear Naos, para que sabiéndolo pueda y sepa darles sus medidas, sacando de la manga y su tamaño todos los que han de tener la Quilla, la Eslora, el Plan, el Puntal, el Yugo, los Lanzamientos de Popa y Proa, los Delgados, el Timón, los Arboles, las Vergas, las Gavias, las Velas, la Barca, y el Porte de la Nao, del cual ha de salir el Ancla y el Cable; *teniendo en fin la Manga por el fundamento de toda la Fábrica*»; aunque se queja de que «todos los Maestros Españoles, Italianos y de otras Naciones, que manejan estas Fábricas de Naos, an tenido uso... [de fabricarlas a capricho]. Por lo cual la mayor parte de las Naos sacan y salen y an salido hasta aora con muchas imperfecciones, faltas y defectos, por ser hechas y fabricadas sin aquella cuenta y medida». (2)

Y que la construcción continuaba siendo puramente empírica nos lo comprueba Garrote: «repare [el lector] en que mi Autor [finge aquí Garrote que *su libro* habla al lector] no cita á otros, para autorizar su buena, ó mala opinión: te digo que entre los Españoles no a havido hasta oy quien aia escrito, con los buenos ó malos fundamentos, que en mi hallarás: aun que es verdad, que se a valido de muchas, y mui buenas proporciones de que ussan». Pero tan empírica se continuaba la construcción naval, que todavía en 1690 ocurrían casos como el de Guayaquil, donde a tres barcos de guerra, de bastante porte (cerca de 18 codos de manga y 48 codos de quilla), que se construyeron en aquel astillero, se les pusieron dos baterías y media, sin que pudiera nunca utilizarse la batería baja, porque se anegaba.

Gaztañeta, al entrar la época borbónica, construye también por sentimiento y no por cálculo, aunque ya con criterio mucho más fundamentado; y se iba progresando y acercándose ya a los tiempos de Don Jorge Juan, el primero que en nuestra patria

---

(1) Prescindo aquí de García de Palacio, que imprime en Méjico en 1587 su curiosa obra sobre construcción naval. Es más empírico.

(2) Thomé Cano: *Arte de fabricar Navíos*; fóleo 15.

estudió y trató las bases científicas del estudio de un buque, primer arquitecto naval español, en el pleno sentido de esta palabra, y la primera autoridad, no sólo de su tiempo, sino por largos años después, en todo el mundo.[1] Al finalizar la época que relato,[2] empieza ya la construcción consciente de los navíos, sobrepasando de mucho a sus predecesores.

La mayor preocupación de los constructores, era el calado del buque, medida esencialísima, como puede presumirse, y más en las condiciones de nuestro tráfico americano, pero que no acertaban a predecir con la suficiente exactitud. No deja de ser curioso recordar que ya entonces solía marcarse, sujetando a este efecto una marca de hierro a cada costado del navío, el límite autorizado de carga del mismo.

Otro asunto importante y en que se puntualiza más el decaimiento que afectaba a la construcción naval, es el referente al personal. Como la Casa de Contratación de Sevilla, salvo cuando había Asiento de Habería, era la encargada de proceder al apresto de las flotas, sostenía el personal de maestranza necesario para dirigir y realizar la carena y la preparación y modificación de los navíos escogidos para la Carrera. Había «Capitan, y Superintendente de las Maestranças de las Armadas, y Flotas, y otros Navios dellas»;[3] se sostenían, además, los Maestros Mayores necesarios y el consiguiente personal subalterno. Pero no es la enumeración del personal la que aquí nos interesa. Como el asunto de la carena y preparación de las Flotas, se consideraba, con razón, como de interés nacional; ya las ordenanzas de 1511 dan a la Casa autorización: «Que para el apresto y despacho de los Navios pueda la Casa... apremiar obreros», aunque «pagando sus jornales y salario justo».[4] No hay necesidad

(1) En los astilleros ingleses se conservaban las reglas deducidas de sus teorías, a mediados del siglo pasado. Siento no poder extender aquí más este punto.

(2) En 1696 publicó el P. Horte la que puede considerarse como primera obra matemática de esta clase. Bernoulli y Euler, premiados por la Academia Francesa, a mediados del siglo XVIII, fueron los que formaron la primera teoría fundamental. D. Jorge Juan escribió en 1771 : discute y combate con acierto a sus predecesores.

(3) Veitia, tomo I, página 173.

(4) Ley V, título XXXII, libro IX; *Recopilación de Indias.* (2.ª Ordenanza.)

de comentar el interés que para nuestra historia sociológica ofrece tanto esta disposición, como la de que «los Calafates no pueden alterar el precio con que empeçaren á dar carena á una Nao». La discusión del derecho a la huelga en servicios del Estado no es, como se ve, cuestión inventada ahora. Las leyes tuvieron que resolverla antiguamente. Es asimismo de observar el que se prohiba a un mismo maestro de ribera contratar la carena de dos barcos al mismo tiempo. El asunto del personal era del mayor interés, ya que, como es natural—lo confirma Veitia,[1] —el coste de los jornales era el gasto mayor que se originaba en las carenas; y por eso en la Carraca, donde la marea solía inundar las herrerías y entorpecer el trabajo, aprovechándose menos horas, resultaba la operación más cara que en la Horcada y Borrego, que eran los astilleros del Guadalquivir.

Las ordenanzas de 6 de Julio de 1613, las del 1618, y todas las siguientes, que establecen las medidas, proporciones y reglas para la construcción naval, detallan asimismo cuanto se refiere al personal, y hasta a los jornales de los operarios. Recogeré algunos datos interesantes. Tasa «el jornal de los carpinteros, y calafates, que trabajassen en la Horcada, Borrego y Sanlucar, á diez reales, y en Sevilla, Cadiz y Puerto de Santa María, á ocho reales, incluso en uno y otro, la comida; y que ninguno pueda llevar mas de un aprendiz, á quien se dará lo que mereciere conforme á la suficiencia... y el dia de fiesta, y el que lloviere, (como estén presentes) se les den á cada uno dos reales, o de comer, lo que eligieren...»[2] Se marcan además, especificándolas con detalle, las herramientas que cada operario debe llevar; ya que era costumbre que fuesen propiedad del mismo oficial.

Pues bien, todas estas ordenanzas y todas las tasas que la ley imponía, no podían regular lo que pretendían, pues «al presente no se observan, respecto á la grande falta que ay deste género de oficiales... (aviendo llegado caso en que un oficial, y su aprendiz han ganado *tres pesos al dia*...) reconozco que la falta [de carenadores y calafates] se empezó á sentir mas há de

(1) Veitia, tomo I, página 197.

(2) Idem, tomo I, página 176.

quarenta años,[1] y cada dia va esta gente en disminución...», con lo que «se ocasiona un gran crecimiento de gasto·»[2] En otro punto confirma «la penuria que deste genero de carpinteros y calafates se siente, en concurriendo carenas de Armadas, y Flotas, conque en el precio ponen ellos la ley» y aún después de ajustados, piden más.[3]

Martínez de la Mata, dice, que en 1655 habían desaparecido 17 gremios, y entre ellos, los calafates y carpinteros de ribera, y los fabricantes de jarcias. Véase en esto, patente, el decaimiento enorme de la construcción naval, correspondiente a la del país en su conjunto.

A fines de siglo, Garrote, en su curioso manuscrito, al confirmar estos mismos hechos, penetra más en la cuestión, y encuentra el motivo de esta escasez y desaparición del personal; a la que quiere se combata, por la importancia que legítimamente da a que se cuente con numeroso y adiestrado personal: «para que baian criando oficiales de Carpintería y Calafatería, porque es tan corto el número á que se an reducido, que para carenar los pocos Baxeles, que ay en la Armada Real, fué precisso valerse de todos generos de Carpinteros, en que entraron tambien los de Norias y Carretas, y con todo esto duró un año la Carena...»; [4] se explica todo «Porque preguntándoles á los mismos oficiales, que qual es la causa de haverse apocado y disminuido con tanta brevedad de el número tan considerable, que havia no a mu-

(1) ...escribe en 1671. Interesante dato, que confirma la decadencia, y su marcha.

(2) Veitia, página 175.

(3) Idem, página 169.

(4) Para que se vea el extremo de decaimiento del país, copio algunas gráficas frases de Garrote, que siguen a las transcritas, que hablan de Sevilla, de la única ciudad española que conservaba aún, por su monopolio, restos de su antiguo esplendor: habla de la fábrica de jarcias, olvidada, «en mui pocos años que á se dexó de la mano» al punto, de que cuando «obligó la necessidad á que se hiziesse para Galeones, salia bien ordinaria», pero «el dia de oy están tan enmendados con lo poco que an tenido que hacer, que é visto Cabos que si fueran de seda no pudieran estar mas bien colchados, consiguiendose... el que los pocos oficiales que ay de vnos, y otros, no perescan, ó que se baian como desesperados á Indias... sin llevar intensión de volver más *á la miçeria*, á que por nuestros pecados, *á llegado esta Andalucía*, sin tener los hombres exerçisio á que ponerse aplicar... y aún *esta ciudad* se halla *reducida á tal miçeria*, que parece que el enemigo á entrado de propósito á destruirla».

chos años? Me an respondido, que cada dia serán menos porque las dilaciones que ay de unas carenas á otras en flotas y Galeones los tiene todo el año parados, y no teniendo con que sustentarse assí, mal podrán sustentar aprendices..»

III. = ARQUITECTURA NAVAL



VOY a ser breve, ya que no es ésta una obra técnica, tengo tratado el punto en mi escrito sobre ella, y resultaría molesto para la generalidad de los lectores, entrar en detalles de fabricación de navíos : mas, siendo el asunto de gran interés para la historia naval, he recopilado algunos de los aspectos más interesantes para poder apreciar el estado y la marcha de las construcciones navales en la época de que me ocupo. (1)

Es muy notable la medida elegida. En construcciones navales, rige el *codo real*, que viene definido, por tener 33 dedos, de los que una vara castellana tiene 48. (También se definía : «tiene dos tercias de vara Castellana y un treinta y dos avo de las dichas dos tercias»; como es natural, ambas descripciones son equivalentes.) Difiere, según esto, en un dedo, del codo ordinario, correspondiente a $^{2}/_{3}$ de vara. Es del mayor interés, saber que «*de la original norma, ó patrón deste* «*codo*», *con que se han de medir las Naos, es centro, y archivo, la Real Casa de la Contratación*», (2) constituyendo con ello, el centro oficial de comprobación marítima; y que actuaba como en el día el Instituto de Pesas y Medidas, lo prueba el que «embiándose por el Tribunal de la Contratación, el año de 1666 á aquella Ciudad [Sanlúcar] *codos Reales graduados* y marcados por su Cos-

---

(1) Véase mi repetida obra : *La Arquitectura Naval Española.*

(2) Veitia, tomo II, página 181.

mógrapho Fabricador de instrumentos, para que se entregassen á todos los Pilotos», se les notifica «*que usassen dellos* en todas las ocasiones de medidas, como en efecto, se hizo». [1]

Respecto a proporciones, conviene fijarse en la marcha que sigue la arquitectura naval, y que podemos examinar durante casi los dos siglos de que me ocupo, en los escritos que he citado y en las Leyes, resultando interesantísima la evolución que claramente se manifiesta. Lógicamente, se comprende que, a medida que pasan años, se fijen de una manera más precisa las dimensiones de las naos; y así, desde Escalante hasta Garrote, vemos que pasan de tres a doscientas setenta y dos medidas las que el constructor marca para cada clase. Thomé Cano primero y la Legislación de Indias después, de una manera más concreta, señalan valores que empiezan a eliminar la indeterminación y arbitrariedad que existió en todos los detalles hasta muy entrado el siglo XVII. Thomé Cano, tan sólo establece dimensiones concretas para el navío de doce codos de manga (ancho); y aun esto no de una manera rigurosamente exacta, pues en el mismo texto aparecen rectificaciones y variantes, tomando unas veces seis codos como puntal (altura o calado) y siete más adelante; y cuarenta y seis y cuarenta y nueve de eslora (largo), respectivamente. Para los navíos de mayores dimensiones, tan sólo establece *reglas* con la manera de hallar los codos de quilla que corresponden a los de manga, sin que sepamos (pues no lo aclara) si el resto de las medidas son o no proporcionales, ni cuál es su ley de crecimiento. Como vemos, triunfa todavía el empirismo y la arbitrariedad en toda la línea.

Casi en los mismos años de Thomé Cano, según parece, en 1607 y seguramente en 1613, aparecen ordenanzas, incluídas luego en las leyes de Indias, estableciendo *por vez primera* [2] una reglamentación oficial para las medidas en la construcción de naos, marcando detalladamente las dimensiones de todas sus partes,

(1) Veitia, tomo II, página 182.

(2) Debían existir ya Ordenanzas de 1567. No las conozco, pero las mismas Ordenanzas y Leyes de Indias, hacen referencia a ellas. Yo casi lo tengo por fundamental. Era un paso enorme, un progreso definitivo, y natural es, que se produjese en la época de florecimiento.

empezando por las de ocho codos y continuando por incrementos de un codo, hasta llegar a navíos de veintidós codos de manga; y, sin dar reglas generales de proporcionalidad, fija en cada caso las dimensiones y el tonelaje; claro está que, aunque las reglas, por consiguiente, desaparecen, las sigue implícitamente el legislador en las medidas particulares que fija para cada nave. El número de las dimensiones marcadas es mayor que en el escrito de Cano; el de los tipos de naves estudiados es también mayor y, en una escala progresiva completa, abraza a todos los modelos corrientes. Es interesantísimo el que la legislación se inmiscuya con tal precisión y detalle en la arquitectura naval, lo que, si demuestra por una parte el aprecio y el interés que por ella tenía la comprensión de las ventajas de uniformidad, el lado educativo, el florecimiento de esa industria, etc., etc., por otro lado detiene el progreso y paraliza las modificaciones que las circunstancias o las observaciones impusieran, y demuestra que continúa imperando el espíritu gremial de reglamentación técnica; (1) y no es de chocar ver que la misma legislación se encuentra obligada al poco tiempo a rectificarse, estableciendo nuevas medidas, evitando con ello el grave peligro del estancamiento.

La evolución en las dimensiones generales es en sentido de aumentar la relación entre la quilla y la manga, esto es, *de alargar* el buque; pues mientras en García de Palacio esta relación es de 2'21 y en Escalante de 2'28, para los mismos codos de manga, resulta en Thomé Cano de 2'56; la legislación de Indias, que es de la misma época, conserva casi estos valores, dando primero 2'67, y después (1618) 2'15, para, en 1667 (para el Galeón de 500 toneladas), fijar 2'85, llegando a 2'92 en 1679, para el Galeón de 800 toneladas, y, por fin, Garrote, ya al finalizar el siglo, propone para el mismo navío de 18 codos de manga, 54 codos de quilla, elevando, por tanto, la relación exactamente a *tres*. Resulta también curioso observar cómo se modifican las condicio-

(1) No se pierda de vista, el que también hoy día, la arquitectura naval sigue reglas y se hace según tablas, que en su carácter, en nada difieren de lo que vemos en el texto era usual hace dos o tres siglos.

nes del calado del barco, que dependen naturalmente de las proporciones del puntal; vemos que en los últimos tiempos la relación entre el puntal y la manga tiene un valor de casi o'40, que en la Legislación de Indias oscila entre o'47 y o'50; pasan estos valores de o'50 para Thomé Cano; y lo desconocemos para las naos de Escalante, que en vez de dar un valor determinado, nos dice solamente que puntal es el doble del Rasel de Proa.

El salto que se nota de 0,47 a 0,40, en la relación entre puntal y manga, entre las Ordenanzas y las medidas de Garrote, se explica por el intento de éste, al fijar sus proporciones, de reducir todo lo factible el calado del buque, para que «teniendo la excelencia de fondear poco, quede remediada la Barra de San Lucar», logrando al mismo tiempo ventajas para emplearlo como de guerra.

A las modificaciones aportadas, se agregan las de la obra muerta o parte del buque sobre el agua, que es la que da el aspecto general del navío, que aunque lo más aparente, no es lo más esencial, ni lo que más afecta a las condiciones marineras del buque, ni lo que más interesa técnicamente al constructor. Desaparecen el Alcázar de popa, y el Castillo de proa, que con tanto aparato y en masas tan imponentes descuellan y dan carácter... y poesía a los buques de los siglos XV, XVI, y gran parte del XVII.

En general, los navíos españoles, se hacían sumamente pesados y con poca estabilidad, debido, en primer término, al gran velamen, que la pesadez de formas y de materiales les imponía. En cambio, eran de fábrica más resistente y de mayor fortaleza que los extranjeros, en los que tanto las maderas, como la clavetería, se aligeraban considerablemente, logrando en cambio en su conjunto mayor ligereza, y, debido a sus proporciones, mayor estabilidad, en muchos de ellos. El navío español, rara vez podía salir sin lastre, sobre todo cuando llevaba toda su artillería.

En la serie de navíos propuesta por Garrote es muy de notar la idea de que la arboladura de proa de los tipos mayores corresponda a la del medio o palo mayor de los inferiores, ocu-

rriendo lo mismo en varias otras piezas importantes, con lo que los repuestos de una Armada mixta formada por navíos de varios de los tipos se reducen considerablemente, con la ventaja que es notoria.

La discusión del gálibo o varenga, esto es, de la sección del navío, que trae Garrote, y que expone en su Capítulo I, la considero como una obra maestra para su tiempo y no quiero dejar de hacer aquí mención de ella.

¿Cuánto costaba un buque? Hay de ellos numerosos datos. En las obras de Veitia, Fernández de Navarrete y Fernández Duro, en las de Labayru y Guiard, en la *Colección de Cuentos Inéditos* y en muchas otras, hay ejemplos.

Como variaba, según los lugares y tiempos, sin aparecer una marcha definidamente orientada, aunque desde luego se comprende que iba encareciendo progresivamente, no creo preciso acumular casos particulares.

Oscilaba, en el siglo XVII, entre 25 y 40 ducados por tonelada, según el punto en que se entregasen, según la época, tamaño y clase de Fábrica del Galeón, y según otras muchas circunstancias; pero generalmente solía ser lo corriente unos 30 ducados la tonelada en el punto de origen, o sea en astillero. También los aprestos que se incluían solían influir en el precio, como es natural.

Si el miedo a entrar en disquisiciones técnicas no me lo impidiese, debería aquí hablar de los materiales empleados : cuestión importante para el resultado y duración de los navíos. En especial en América, era una de las más esenciales, habiendo fallado algunas clases de maderas indígenas, que se creían al principio excelentes para este uso, y en el mar del Sur, casi todas las europeas. Una de las ventajas grandes que dieron fama al astillero de Guayaquil, fueron sus excelentes maderas y la economía de su transporte a pie de obra. Hasta que se introdujo la arquitectura naval en hierro, era una cuestión vital para las naciones, la conservación de los bosques de maderas útiles para la industria naval. En España eran afamadas las provincias del Norte, que se enorgullecían de ello. En el siglo XVIII, la legislación interviene, en tal forma, que llega a dañar

en sus entrañas a la industria forestal. [1] Los mástiles, generalmente, se importaban, por carecerse en la Península (salvo en Cataluña), de maderamen adecuado. Solían ser del Norte, pero se adquirían al comercio intermedio en Holanda. [2]

Curioso también sería tratar del arqueo de buques, en el que se seguían procedimientos muy notables; siendo tres los sistemas en uso, en tiempo de Carlos II. Pero la cuestión es de carácter técnico tan pronunciado, que me contento con citarla. Es uno de los extremos en que más se entretienen nuestros autores navales. Veitia expone en su obra los tres sistemas; se hallan descritos en las ordenanzas recopiladas en las leyes de Indias; Garrote calcula detalladamente el arqueo de sus seis tipos de buques. Recuerdo aquí, por su importancia, y porque aclara muchos puntos dudosos en datos de marina, lo antes dicho, de que el tonelaje calculado para nave comercial se acrecía en 20 %, al aplicarla como nave de guerra.

El arqueo se hacía por toneladas. «En todas las tierras y partes y provincias que se navegan... saben dar nombre al tamaño y grandor que sus naves y navíos tienen, conforme á las mercaderías mas ordinarias que ellas en ellas suelen é acostumbran; y así en Levante... dicen llevará tantas salmas de trigo; y en Flandes y en Francia, tantas barricas, ó sacas de lana, ó cahíces de sal... En nuestra Hespaña habemos usado, y usamos deste nombre de toneladas, el qual modo de hablar y medir se nos quedó de los mareantes vizcainos, de ciertos toneles que en su tierra y en sus naos antiguamente acostumbraron á cargar... El tamaño y medida de una tonelada de las que nosotros usamos, son dos pipas de vino o de agua, ó de lo que las quisieran henchir, de las de á veinte y siete arrobas y media, que se hacen en el arrabal de la Carretería de Sevilla, frontero al rio...»[3] A esta pintoresca descripción, de lo que se entendía por una tone-

---

(1) Jovellanos, en su célebre *Informe sobre la ley Agraria*, discute magistralmente este punto.

(2) En la Edad Media, era uno de los principales artículos que la Hansa germánica, que lo monopolizaba, llevaba a Flandes, de las naciones septentrionales. En la Moderna, son los holandeses, quienes monopolizan este trato.

(3) Escalante de Mendoza. (*Disquisiciones náuticas* de F. Duro: tomo V, pág. 461.)

lada, añadiré la definición que Veitia nos da[1]: «siendo cada tonelada el tamaño de dos pipas, ó el de *ocho codos cúbicos*, medidos con el codo Real»: poniendo fin, con esto, al presente capítulo y materia.

(1) Tomo II, página 181.

Parte Quinta

CONCLUSIÓN

Capítulo VIII

DEDUCCIONES



E llegado al final del bosquejo que me había propuesto trazar, de nuestro Comercio con las Indias.

Sígase la historia política, e íntimamente se hallará enlazado mi tema con el rango político; repárese la historia económica, y directa, substancialmente, lo veremos ligado con el estado económico, con la riqueza, con el bienestar de mi nación. Con la posición política, digo, y en efecto, consideremos el triste estado de Castilla durante el siglo XVII; veámosla improductiva, pobre, decaída, cual con enérgicas pinceladas de tristes colores nos la pintan Zevallos y Olivares, Moncada y Navarrete, y tantos otros ilustres escritores, y pensemos por un momento si, privada del prestigio inmenso que le da su maravilloso dominio colonial, si suprimidos los enormes recursos que de aquellas regiones recibía, hubiese podido sostener las continuas y tremendas luchas con que la defensa de sus territorios y la ingerencia en los asuntos europeos, que su prepotencia le imponía, le abrumaron durante ese siglo. Porque hay que considerar que, pobre y esquilmado como estaba el país por doquier, destruída su industria, raquítica su producción agrícola y pe-

cuaria, acaparado por los de fuera su comercio, vivía casi exclusivamente sobre sus ingresos de América; no sólo de los consignados a la Hacienda, absorbidos de antemano por los débitos y las guerras, sino de cuanto los particulares introducían, que era el núcleo principal que soportaba el enorme desequilibrio de la balanza mercantil; las remesas de plata y de estimadas mercancías era lo que permitía vivir, vegetando y decayendo, con vida pasiva, artificial, pero al menos sosteniéndose, a la nación; de otra suerte, no sería fácil imaginarse el punto de postración a que se hubiera visto arrastrada. América sostenía el rango político de España.

No comparto la opinión de los que sostienen que la América, que el comercio de Indias, fué la causa principal de nuestra ruina. Bien lejos de eso. Buena prueba de lo contrario, es el progreso evidente, rápido, enorme, que produce el comercio americano en sus primeras décadas; sube la nación rápidamente a la cabeza del mundo civilizado, se la ve rica, pujante, poderosa. Si hubiésemos *sabido utilizar* tales circunstancias, si los en aquel momento numerosos y potentes medios de que disponíamos, hubieran fructificado, si los hubiéramos empleado en adaptarnos a las nuevas exigencias, en prepararnos para la lucha económica, industrial y comercial, que indefectiblemente tenía que suceder a aquella transformación del estado del mundo, no hubiésemos decaído : nuestra industria, sin necesidad de abandonar su deseable carácter familiar, pero, al lado de ello, engrandecida, modernizada, con abundancia de capitales y plétora de consumo, en lugar de encarecerse, como hizo, debía haber destinado toda su potencia a perfeccionarse, tratando de acrecentar su productibilidad, no sus fáciles ganancias, mejorando lo existente y completándolo con nuevos métodos y organizaciones; si así hubiese sido, no se viera el comercio precisado a consumir, para la Península y para las Indias, géneros extranjeros, más baratos que los nacionales, más descargados que éstos de trabas y reglamentaciones; y no hubiese emprendido esta pendiente que le lleva a caer fatalmente en las manos absorbentes de los extranjeros, que lo acaparan, muriendo anémica aquella nuestra, un momento desbordante, industria. A su vez, y como consecuen-

LÁMINA VIII



La Isla Española o de Santo Domingo. Carta náutica de la época. (Depósito Hidrográfico de Madrid.)

cia, la ruina comercial, el comercio pasivo, mata a la navegación, mata a nuestra marina, se entumecen nuestros astilleros; nuestro personal constructor se acaba; faltan marineros, faltan marinos; el poderío naval termina; el rango de la nación se abisma. Es una cadena sin interrupción : un eslabón se halla unido, invariablemente enlazado a los contiguos; la caída del uno arrastra consigo a los demás. Fué nuestra falta de previsión, nuestra falta de adaptación al medio, nuestro desprecio por las cuestiones económicas, nuestro carácter orgulloso y caballeresco acrecido, tal vez, con nuestra posición dominante en la política, lo que trajo nuestra ruina. La América fué, a lo sumo, un amortiguador de las buenas, un estimulante de las tendencias criticables de nuesta raza.

Fijémonos, por último, para apreciar debidamente este punto, en que durante el periodo de progreso, mientras crecían y subían la riqueza y el poderío de la nación, los envíos de América eran pequeños : en que cuando empezó el decaimiento, es precisamente cuando comenzaron las minas del Potosí a dar una producción mayor : en que, si representamos por 100 la cantidad de oro y plata producidos en nuestras posesiones entre 1545 y 1560, que puede considerarse el período de mayor esplendor de la nación, entre 1561 y 1580, se mantiene prácticamente a la misma altura, viene representada por el número 93; y desde 1581 a 1600, etapa de manifiesto decaimiento, sube a 134, o sea, con 34 % de aumento sobre el periodo más favorable. En 1613 y 1615, trae la flota más de 10 millones de ducados; en 1608, 12, 14 y 16, más de once millones, y en 1620 y 1624, más de 14 millones; cifras no logradas hasta entonces. Y sin embargo, estos son los años en que escribe Sancho de Moncada, y en que se lamenta y dice que «no há tantos [años] tan lastimoso comercio»; y al quejarse de la despoblación que se nota, y de la falta de gente : «se vée en los libros de las Iglesias,[1] y matrículas», añade, «que falta mas gente *de tres años acá*, que faltó desde el año de 98 al 602», y eso que en estos últimos «fué la peste el de 1600; y más que desde el de 1608 al de 1610, y fué la expulsión

(1) Él era canónigo.

de los Moriscos el de 1609; y es indicio claro porque... se moravan todas las casas; y de dos ó tres años acá están cerradas muchas».[1] Precisamente, repito, en los años en que más dinero americano venía a España.

Escribe en 1619.

¡Cuán profundo sentido encierra aquella medalla (que reproduzco en lámina), acuñada al principio del reinado de Felipe II, en que las Indias entregan el mundo a España, representada por un Galeón!

Se lee en la inscripción: «Philippus II Hispan. et Novi Orbis Occididvi Rex. Reliquum datura India». Tienes todos los medios de dominar el mundo, le dice; lo que te falta, te lo darán las Indias. ¿Fué culpa de las Indias el que no lo lográsemos? A buen seguro que no. Fué la nuestra, que no supimos emplear aquellos medios, utilizar aquellas riquezas que pródiga nos proporcionaba. Y la medalla nos lo enseña con claridad. No entrega el mundo a un guerrero, ni tan siquiera a un monje, que representase el poder sobrehumano de la religión, el lema unificador de Felipe II. Se lo da *a un Galeón*. ¡El Galeón, mezcla curiosísima del poderío naval y del comercio! Emblema de lo que debía ser España. Comerciante, esto es, activa, productora, y, con ello, poderosa. La marina era su porvenir. Y yo preguntaría: ¿Han sido acaso fatales el comercio y las riquezas coloniales a Holanda y a Inglaterra? Todos dirán que no. La diferencia entre ellos y nosotros ha sido el carácter; ha sido la educación; ha sido el trabajo. ¡A cuántos daña una medicina que salva a otros! ¡Cuánto no favorece y mejora la abundancia, la plétora de un abono a ciertos terrenos y a plantas determinadas, y, sin embargo, puede resultar inútil y hasta dañino a otras!

Recordaré un ejemplo concreto. Entre las disposiciones comerciales inglesas, ninguna tan trascendental como el «Acta de Navegación» de Cromwell de 1651. Sus puntos fundamentales son: favorecer la construcción naval y reservar a los buques ingleses y a sus comerciantes el tráfico total de la nación y de sus colonias. Pues bien; todo eso lo teníamos nosotros, siglo y

---

(1) Dr. Sancho de Moncada: *Restauración política de España*, 1619; fóleo 19.

medio hacía, concreta, explícita y terminantemente, tanto o más que en el *Acta.* Es más: las disposiciones de los Reyes Católicos trajeron, en efecto, el resurgimiento naval y nuestra hegemonía marítima, y levantaron el comercio. Pero después todo lo perdimos; no a consecuencia de estas leyes, sino porque ellas partían del supuesto legítimo de que el país nutriría a ese comercio, y sostendría a esa navegación así protegida, cual ocurrió mientras el espíritu del país era una resonancia del de aquellas leyes; pero nos faltó lo uno y arrastró en su caída a lo otro, *a pesar* de las leyes. En cambio, para Inglaterra no llegó el decaimiento: aquella protección corrió parejas (hay quien sostiene que entorpeció) con el resurgimiento industrial y productivo de la nación; se sostuvo, se acrecentó éste, y se implantó y desarrolló la construcción naval; el comercio no salió de sus manos y la nación adquirió la prepotencia naval, que hoy día sigue conservando: y dicen los que atacan el «Acta de Navegación» (que no son pocos), que ocurrió todo esto *a pesar de ella*; esto es, que la industria inglesa, la producción inglesa, *la actividad inglesa*, lograron vencer las represalias y los encarecimientos que acarreó este monopolio marítimo. Si se suprimen esa actividad y esa productibilidad, hubiesen prevalecido estos inconvenientes, e Inglaterra sería hoy una ruína, como nosotros, o mucho más; ya que su punto de partida hubiese sido mucho más bajo que el nuestro, sus medios de resistencia incomparablemente inferiores a los que en aquella época tuvimos nosotros. Ellos, *a pesar* de esas leyes, progresaron. Nosotros, *a pesar* de las mismas leyes, decaímos.

A título de curiosidad, y como contraste a la pretenciosa medalla que he reproducido, añado la reproducción de otra, que caricaturiza la idea de la primera. Felipe quiere oprimir al mundo con su yugo; el mundo se le escapa.[1] Mas no es el yugo, no es la opresión de Felipe, lo que nos lo hace perder; es nuestra desidia, nuestra incapacidad. No son los hados, como pretende la Medalla: «Sic erat in fatis»; no es eventual, lo que ocurrió: es la lógica inflexible, que la Historia corrobora.

---

(1) Perteneciente a la colección del académico Sr. Saralegui y Medina.

Lo curioso y característico de nuestro carácter de entonces es, que faltos de elementos, puestos ya en la pendiente que bajábamos vertiginosamente, duren aún nuestros sueños de grandeza; pretendemos todavía dominar el mundo. Sabidas son las ideas de Olivares; patente queda la falta de base, la imposibilidad de lograrlo. Y, puestos en el terreno político: ¿Qué nos faltaba principalmente? *Poderío naval.* No soy yo quien lo afirma: la historia nos dice que eran nuestros reyes, nuestros políticos, quienes así lo pensaban. Bien lo demuestran las repetidas gestiones practicadas por la casa de Austria, (el Emperador de Austria y Felipe III) hacia 1626, para lograr el apoyo de la Hansa germánica, y establecer un puerto militar en el Norte.[1] La necesidad era evidente. Aquella cadena de territorios españoles que imaginó Olivares colocar en el centro de Europa, a lo largo del Rhin, que enlazasen nuestros estados italianos con los dominios de Flandes, podía fallar; como se cortó efectivamente en tiempo de Carlos II, cuando Luis XIV ocupó Breisach, y más tarde el Franco Condado y la Alsacia. Nuestras tropas no podían ya seguir el camino que llevó el Duque de Alba cuando fué a gobernar los Países Bajos; toda la comunicación de la Metrópoli con sus Estados, quedaba en ese caso relegada al mar; y en él tenía que efectuarse, pasando ante la costa de sus más poderosos rivales. El poderío naval, era la base de la vida de la España. Pero no voy a estudiar aquí, aspecto tan interesante de nuestra historia. Me basta con consignarlo, y hacer ver con ello, lo que nuestra marina representaba para el rango de España como potencia. No era un elemento de respeto, un medio preventivo; era como la arteria que debía conducir nuestros elementos vitales.

No son éstas las únicas consideraciones que puede sugerirnos la historia de nuestro comercio americano. Conviene que resalte, antes que nada, la amplitud de criterio, el recto conocimiento de las necesidades y la adaptación conveniente de los medios que rigieron en la implantación de nuestras organizaciones coloniales.

(1) Lo trata extensamente Reichard: *Die maritime Politik der Habsburger*, 1867.

La historia nos lo ha mostrado; permítaseme aquí insistir en la inmensa altura a que se alza nuestro tan censurado monopolio sevillano sobre los merecidamente criticables monopolios de las Compañías Coloniales en el extranjero. Nosotros mismos las hemos envidiado, las hemos encomiado, hemos intentado implantarlas y... después de la época a que me circunscribo, las hemos fundado. Yo no entiendo cómo ni por qué, por la sola razón de que estas compañías hayan logrado obtener beneficios más o menos envidiables, de que hayan tomado un desarrollo más o menos asombroso, deba ponérseles, como organización, por encima de nuestra Casa de Contratación. Es la entronización del dios éxito. Abierto nuestro comercio a todos los súbditos de la Península, en la escala que buenamente quisieran, no se les impone más obligación que la de pasar por Sevilla, o de hacerse representar allí, de registrar allí sus mercancías y sacarlas y tornarlas allá. La Compañía Colonial, por el contrario, es monopolio de pocos, a veces de muy pocos capitalistas, y no sólo de comerciar, sino de acaparamiento de varios artículos. ¡Cuánto celan nuestros Monarcas por evitar acaparamientos! La exclusión de los súbditos de España no castellanos, tan anatematizada, pero lógica, si se atiende a la constitución de nuestra monarquía, que extensamente he expuesto en mi primer capítulo, usual y hasta adecuada a quellos tiempos, ¿cómo quiere compararse con la de excluir a *todos* los nacionales, salvo a unos poquísimos privilegiados?

Fijémonos ahora en el carácter de nuestra colonización. Las leyes que regulan el pasaje a Indias, habrán podido entorpecer la expansión rápida de aquellas regiones; pero, indudablemente, los altos móviles que las inspiraron nos ponen muy por encima de quienes se sirven y toman como núcleo de su colonización a los filibusteros, y no paran mientes en el carácter de los progenitores de sus colonos, que más tarde han de ser los futuros ciudadanos de nuevas y respetadas naciones. ¡Cuánto más apreciarán las naciones latino-americanas actuales poder mirar a un abolengo seleccionado, como el que España les preparó, que el rebuscar sus orígenes entre bandidos y piratas, o entre presidiarios expulsados de sus países!

Si se acepta la materialización de la historia, concederé a nuestra colonización, nivel inferior, por ejemplo, al de la holandesa. No se preocupa ésta, en aquella época, ni de la cristianización, ni de la civilización de los salvajes de sus islas : y progresa, es cierto, progresa su comercio colonial, florece, y enriquece la nación. Pero ¿es la riqueza, es el bienestar, lo *único*, ni tan siquiera, lo principal, que debe regir la actuación *de las naciones*? ¿Deben supeditarse los morales a los intereses materiales? De que fuesen bien recibidos los holandeses en Java y las Molucas, porque, a diferencia de los portugueses, no se preocupasen de la religión y de la moral de los indios, sino sólo de *explotarlos*, ¿puede hacerse un alegato en favor de *su sistema* colonizador?

No obsta esto, a que se reconozca, y quiero hacerlo aquí resaltar, que uno de los errores fundamentales de los monarcas de la Casa de Austria, principalmente de los últimos, fué el abandono de las cuestiones económicas, el predominio, y casi la exclusividad que en su atención o en la de sus ministros (que para el caso es lo mismo) guardaban las cuestiones políticas, olvidándose, o postergándose a último término, el velar, el preocuparse y trabajar por el mejoramiento y el enriquecimiento de sus pueblos. No siguieron en esto la orientación de los Reyes Católicos, ni la marcha del mundo. Dejan de educar al pueblo en este sentido, cada día más predominante; continúa en España vigoroso aquel espíritu caballeresco, y hasta feudal en su fondo, que tanto retardó en Inglaterra su expansión comercial; pero que allí, dándose cuenta de las nuevas circunstancias, se abandonó a tiempo, cuando aquí conservamos invariables sus raíces, con otros aspectos, externos, si se quiere, (las figuras de la Corte de Felipe III y de Felipe IV, ¿en qué se parecen — ni aún por fuera — a las damas y caballeros que engalanaban la de los Reyes Católicos?), modificando, tal vez, pero desgraciadamente, más en el sentido de degeneración. En el primer capítulo mencioné un ejemplo importante : las intrigas cortesanas. Nos falta el tacto de amoldar nuestra educación, nuestras miras, nuestro carácter, en una palabra, de acomodarnos a las exigencias de la nueva organización social, creada precisamente por nosotros y por nuestros hechos.

Y esta deficiencia lo abarca todo : nuestro carácter, (fondo y base de todo lo ocurrido); nuestras instituciones.

En estas últimas tropezamos con otro de los escollos que ocasionaron nuestra caida. La rutina, el formulismo. La organización primordial que se dió a nuestro comercio con las Indias, no parece desacertada, atendiendo al tiempo,[1] a las circunstancias, al caracter del pueblo, a la necesidad de protección y a las dificultades de aquel comercio y de aquella navegación; sobre todo si escudriñamos, como he procurado hacerlo, el espíritu que la informaba, y que se trasparenta y resplandece por cuantos lados se traten de averiguar los móviles de nuestros monarcas al dictar aquellas reglas, al establecer sus disposiciones. Ah! si hubiésemos sabido conservar con esmero, no el aspecto exterior, (que éste es accidental), si no tan solo la organización primitiva, si se quiere hasta con todos sus defectos, pero sin abusos ni corruptelas! Pero tal como fué, cuando, antes de corrompida y falseada, esta misma organización daba frutos de riqueza, de bienestar y de progreso, se nota también en todos los órdenes de la administración, y en todos los elementos de vida de la nación, en todo lo que en ella palpita, idéntico espíritu, análoga rigidez, severidad y rectitud;[2] en cambio, cuando los empleos se venden, los ministros nepotizan, el favoritismo se apodera de todos los organismos, la corrupción y los abusos se infiltran por toda la administración y por todos los organismos sociales; cuando la pereza, la holganza y el orgullo, son las caracteristicas de nuestro pueblo, cuando se ha

---

(1) Téngase muy en cuenta, que la libertad comercial que hoy tenemos por imprescindible, por natural, casi puede considerarse como un producto del vapor. Este la arrastra consigo, la impone, digámoslo así; de aquí que, para juzgar a los antiguos, haya que despojarse del ambiente que nos rodea, dejar de lado factor tan importante para la crítica, como las ideas y ambiente en que nos hemos educado y en que hemos vivido; sustraernos a nosotros mismos; volver en espíritu a aquellos tiempos, a sus condiciones, a sus circunstancias. Tarea nada fácil, y a menudo olvidada, incluso por los historiadores y políticos.

(2) Ejemplo de ello, es nuestra, después (y hoy día) desprestigiada administración de justicia. En aquel tiempo, era la de nuestra nación el prototipo de la rectitud y de la equidad; con ella no se atrevía a compararse la de ningún otro país. Véanse las relaciones de los embajadores venecianos. (Alberi - Barozzi.)

perdido y olvidado principalmente el espíritu de iniciativa, el afán de progreso, que contrabalanceaban todos nuestros defectos, entonces, también la organización de nuestro comercio a Indias, decae a mero formulismo, se convierte en pura traba, en molesto, inútil y perjudicial decorado; aparecen las gabelas, las trabas, las molestias; murió su espíritu, y restan, mero estorbo, sus despojos. Mas, cabe preguntar : ¿si hubiera desaparecido ese atavismo, si se hubieran quitado estas trabas al comercio, hubiese brotado desarrollo, progreso, bienestar? Lo dudo. El mal principal, el origen del mal, no estaba en la organización; ésta hubiese podido modificarse, desaparecer; el empuje, la vitalidad del comercio y de una producción vigorosa hubiesen bastado para hacer estallar sus trabas; no hubiesen cabido allí dentro, y la envoltura hubiese cedido : este es un hecho constante; *las instituciones se amoldan a las necesidades* : pero el mal, como digo, era más hondo; estaba en el carácter que va tomando el pueblo (alto y bajo); en la viciosa dirección que se daba; en la falta de comprensión o por lo menos de atención de estos vitales problemas en los de arriba y en los de abajo; estribaba en el estado general de la nación. Precisaba renovarlo, cambiar su ambiente, dado el torcido camino que, entrado el siglo XVI, se emprende.

¿Logrólo la casa de Borbón? Sí y no. Logró crear una atmósfera de cambios, de evolución : logró arrancarnos del atavismo; pero si bien borró nuestro modo de ser tradicional, no logró educarnos. Quizás lo que borró fuese lo más importante, lo de más valía, lo más glorioso y lo más eficaz de nuestro carácter : la iniciativa. Nos acostumbraron (y en ello seguimos) a extranjerizarnos, a *traducir* nuestras leyes, a copiar nuestras instituciones, a nosotros, a los antiguos maestros de Europa!

Volvamos a la casa de Austria. ¿De qué sirvieron las leyes bien intencionadas, disposiciones y organización que aun en el siglo XVII no faltaron? ¿De qué, limitaciones y prohibiciones defensivas? Perdiéndose como se perdió el espíritu que las había dictado, olvidada la actividad y la decisión en que se fundaban, faltándoles el apoyo que los súbditos deben dar a las iniciativas del gobierno, si éstas han de ser fructuosas; su inutilidad, es más,



Medallas de Felipe II, alusivas al dominio de América.
Reproducidas a su tamaño. (Véanse págs. 282 y 283).

su dañino efecto es evidente, su degeneración, inminente. En nuestro caso tenemos un ejemplo lamentable. Se crea la Casa de Contratación *sin el menor intento de lucro para el tesoro.* El comercio queda *libre*; se le descarga de toda suerte de impuestos y de gabelas; mas, poco a poco, lo que era institución de fomento y de defensa, va convirtiéndose en órgano del fisco y en opresión; los más importantes oficios en que obra la Casa, consisten en el cobro de Haberías, en la recaudación de almojarifazgos y alcábalas, en los registros, no ya, como en su origen, con fines documentales ni para facilitar el seguro, asegurar la propiedad, organizar la carga, descarga, reparto, etc., de mercancías, sino para que nada se libre de satisfacer las exacciones establecidas; para eso se visitan las Flotas, para eso se conserva el retorno a Sevilla, para eso se vuelve al monopolio, por eso mismo, y para sostener un monopolio ya vejatorio, se prohibe el corso en las Antillas, aunque se entreguen indefensas las colonias a la rapacidad de los bucaneros.

Sin el íntimo enlace entre la política y el estado económico del país, es probable que la trascendencia de tales circunstancias no hubiese alcanzado las proporciones que llegó a tomar. Pero es tan evidente, tan estrecha esta ligazón; constituye España un ejemplo tan marcado y tan característico de la unión entre la producción y la política, que las vemos marchar al mismo paso, cual camaradas abrazados; sin que aparezcan rezagados síntomas de esplendor, como sucede en el arte, cuyas flores perduran, embellecen y perfuman un jardín abandonado y en ruínas, mudos testigos de su antiguo esplendor y de tiempos felices, producto de anterior bienestar; el rango político y la riqueza de la nación española, no se espacian en el tiempo : el uno lleva aparejada a la otra. Sigamos la historia política de España, coloquémosla junto a la económica, a la de la producción y del nivel de bienestar del país, y las veremos marchar de consuno. «El empobrecimiento trae el decaimiento político», como, hace casi tres siglos, decía Sancho de Moncada.

Repito que si en general puede verse que rige en la historia esta misma ley, en España es manifiesto el rigor con que se nos ofrece. La causa está en que el poder político, en nuestro caso,

y en las condiciones de nuestra Península, depende directamente del poderío naval, y éste sube y crece o baja y muere con el comercio y con la riqueza. Es, además, otro hecho indudable, complementario suyo, que la construcción naval va de la mano de la prosperidad comercial. Véase lo ocurrido a la Hansa; véase a la Holanda. El comercio con América, que, como hemos visto, cambia los centros y las vías comerciales, despierta nuevos procedimientos y ensancha los horizontes, va amortiguando la preponderancia de la Hansa germánica, cuya vida y cuyo sostén era el comercio meramente europeo, de carácter costero, o de mares interiores: decaen a tal punto las fábricas navales en sus territorios, en cuanto se inicia el decaimiento de la célebre asociación, que, en su última época, cargan en navíos extranjeros los comerciantes hanseáticos. El síntoma es funesto. Falta la construcción naval: rapidísimamente el poder de la Hansa desaparece. El mismo caso nos ocurre a nosotros. Y no hay que echar de lado el que, sin industria naval, es ilusorio el poderío marítimo; y que, sin éste, el rango de potencia no es posible. Veamos el caso inverso: Holanda. Crece su comercio, se enriquece su pueblo, llega a ser potencia; el dominio de los mares, pasa a ella; la construcción naval se desarrolla hasta el punto de surtir de navíos a otras naciones; ¡ella, que no produce ninguno de sus elementos!

«No es señor de la tierra el que no es de la mar», decía el Adelantado de Castilla Don Martín de Padilla, antes de que se descubriesen las Américas. Y si no dependiendo todavía de aquellas regiones el bienestar de la nación, persona tan significada y competente, sentaba tal axioma, ¿qué hubiese dicho cuando las colonias ultramarinas daban a España su rango, y tenía ésta que sostener por mar las comunicaciones con sus territorios de Flandes y de Italia? A la muerte de Carlos II, seis o siete miserables cascos, es lo único que resta a la nación de Lepanto y de la Invencible : Esa es su marina. Miremos al otro lado. Los campos desolados, las casas derruídas o abandonadas, la tierra despoblada, muerta. Ese es el país. La construcción naval olvidada, sin maestros, sin operarios, sin astilleros, sin arsenales, sin marina. El país, sin fábricas, sin producción, sin caminos, sin comercio, sin dinero. El comercio, esto es, la riqueza y la marina, y más entre nosotros : van del brazo.

En resumen : la muerte del comercio, su paso a manos extranjeras, que benefician así las riquezas de colonias nuestras, vinieron traídos por el decaimiento y la muerte de nuestra producción, de nuestra industria. Desaparece el comercio activo; y la riqueza, la prosperidad y el bienestar, no tardan en desaparecer : la nación decae; pierde su marina, y pierde su rango : las potencias se reparten sus Estados, sin contar tan siquiera con ella. Abandono de la producción, significó dominación económica de los extranjeros; trae ésta el decaimiento de nuestro comercio; éste el de nuestra marina comercial; éste el de la de guerra; y por fin se desploma, falta de base, la nación. No es fortuita, no es accidental la coincidencia; es esencial, es lógica, es precisa.

He ahí la principal enseñanza de la historia de nuestro comercio; he ahí, por lo mismo, nuestro camino : el inverso del que en nuestra caida seguimos. Suba nuestra productibilidad, y subirá nuestra riqueza; nos emanciparemos del extranjero; utilizaremos nuestras riquezas y condiciones naturales; nues-

tro comercio aumentará, crecerá nuestra marina, volveremos a ser potencia naval; volveremos a ser potencia europea.

El comercio, y en especial el comercio americano, el trato con nuestras antiguas hijas, con nuestras emancipadas colonias, ¿no es quizá el que, reviviendo, puede iniciar nuestro resurgimiento, puede ser el origen de un nuevo engrandecimiento de nuestra marina y de nuestra patria? No cabe soñar en lograr este ideal sin asentar los fundamentos indispensables. Los pueblos necesitan de ideales, pero deben satisfacer las exigencias que éstos imponen. Los lazos de raza, las simpatías espirituales, son factores favorables importantísimos; pero no se sobreponen a las exigencias materiales. Nuestras hijuelas americanas nos preferirán; pero nunca pensemos en obligarlas a sacrificarse por nosotros. Mucho más, si al procurar marchar nosotros sobre terreno firme, labramos previamente nuestro propio bienestar, asentamos con solidez nuestra fuerza, elevamos nuestro rango. No se olvide el camino; en la cadena no puede faltar ningún eslabón, no puede prescindirse de ningún tramo. No nos obcequemos. Inculquémonos, mejor dicho, despertemos de nuevo, educándonos, el espíritu necesario, el espíritu de empresa, de iniciativa, de trabajo; es el de nuestra raza; mas, no tratemos de engañarnos a nosotros mismos; no creamos que es el gobierno quien tiene que darnos la dicha y el bienestar, ni que nuestros males se solucionan con leyes, con discursos, con propósitos levantados.

Hechos son los que necesitamos.

Educación, trabajo, formarán las piedras fundamentales.

La producción, el cuerpo.

Comercio y la marina sus arterias.

Poderío político, el edificio.

La comunión espiritual, política y económica con nuestras Indias, el remate.

APÉNDICES

Apéndice I

Avisos del Emperador á su hijo el Príncipe Don Felipe (1)

... 33. — Y quanto á las galeras, no veo que se puedan dexar de entretenerlas de España, Napoles y Sicilia, por la guardia ordinaria de los Reynos y subditos dellos, y contra Turcos y Moros, que no se puede hazer tanta confianza de la tregua con el Turco que se deba dexar de tener las dichas galeras armadas, aunque no fuesse sino para obviar las correrias de Piratas y cosarios, quanto y mas por el respeto de Franceses, y otros que quisiessen inquietar la Italia, ó hazia España; y si se dexase el entretenimiento de las dichas galeras, no podría despues ser á punto de la necessidad que sobrebiniese. Y por esta misma causa tengo ser necesario no dexar las galeras de Génova, y que conviene, para entretener el favor de Genoveses, y tambien que si se despidiessen podrian ir en mano de Franceses, los cuales si se hallassen superiores en la mar de Italia, seria en manifiesto peligro; y así mismo podría pasar trabajo lo de las partes de Cataluña, y otras maritimas de España; y por esto no os deveys persuadir á dexar el entretenimiento de las dichas galeras, señaladamente por el gasto, porque aunque sea grande es por evitar lo que podría suceder en mayor daño, sino fuese que hubiese una buena seguridad de paz con Francia, y que no hubiese que temer al Turco, en lo cual no podemos ver experiencia ni apariencia alguna, antes se nos figura inconveniente sin el entretenimiento de las dichas galeras.

. . . .

37. — Y quando á las Indias debeis tener cuidado de mirar siempre si los dichos Franceses querrian embiar armada hácia allá á la disi-

(1) De : Sandoval. — *Vida y hechos del Emperador Carlos V*; tomo II, páginas 649 y 650.

mulada, ó de otra manera, y debreys apercevir los Gobernadores de aquellas partes para que esten sobre aviso, y donde y cuando fuere menester conforme á ello resistir á los dichos Franceses, y aunque ellos habian emprendido muchas vezes de ir allí se á visto que sus armadas no an durado, y demas desto cuando se las resisten, luego afloxan y se deshazen, y así haze mucho al caso salirles presto á la mano y devreys tener buena intelligencia con Portugal señaladamente por lo que tocare á las dichas Indias, y defension dellas.

Apéndice II

Osorio[1]

Punto Tercero. — Del comercio de flota y galeones, según se hacía en tiempo de Carlos II y su autor

Mucho importaba, que arribasen á Santander, ó á la Coruña, las naos de flotas y galeones; para quitar tanta multitud de fraudes, contra V. M. y toda la causa publica. Aunque es verdad, que se le seguían grandes molestias á Cádiz, San Lucar, Puerto de Santa María, Sevilla y á la mayor parte del Andalucía.

Considerando todos estos inconvenientes, he discurrido un camino muy seguro, para que al comercio de flota y galeones, puedan arribar á los puertos, que más convenga; y quitar todos los fraudes que se hacen en ida y vuelta de viage.

Quando viene flota y galeones, suelen decir con grande exageración, que traen veinte millones. Esta voz se origina de la mucha ignorancia; porque el año que menos vienen, son doscientos millones de pesos en pastas de oro y plata; perlas, esmeraldas, y demas frutos de las Indias.

Las rentas de la mar le valen á V. M. *un millón de pesos*, con poca diferencia; y este se distribuye entre las personas, que dependen de la casa de contratación de Sevilla. Descubriendo los fraudes, se podrá pagar doble los salarios, y propinas á los ministros de la casa de la contratación; y le sobran á V. M. veinte millones de pesos, el año que menos.

Por las cuentas, que se siguen, se sabrá las ropas y los géneros, que se navegan en flota y galeones: los valores que tienen en los rey-

---

(1) De : Rodríguez de Campomanes (Conde de Campomanes). — *Fomento de la Educación Popular*; tomo I, apéndices.

nos de los extrangeros, que es el centro, donde se fabrican; a los que tienen en los reynos de España de primera venta, y en los de las Indias.

Las ganancias que tienen las naciones

Las ropas, que se venden en España, en segunda venta valen tan caras, como las que se venden en los puertos de las Indias; aunque en muchas hay alguna diferencia por ser todas las ropas que se navegan á Indias, de los estrangeros.

Por engañarnos, se lamentan y lloran continuamente; y dicen que se pierden; siendo cierto que en los géneros, que menos ganan, es á ciento y cincuenta por ciento. Y porque todos tengan lastima de ellos, suponen que todas sus ganancias, las gastan en los fletes de las naos, y en pagar las rentas Reales. Lo cierto es, que nos destruyen, y que no les tiene de costa todos los gastos, que ellos significan, un veinte por ciento. Y en estos se incluyen los diez millones, que reparten entre metedores, cabezas de fierro, y encubridores.

Apéndice III

Título Treinta y uno. — Del Aforamiento y Fletes (1)

Ley Primera. — Que el aforamiento de las toneladas se haga conforme a esta ley. (2)

Ordenamos y mandamos, que el aforamiento de las toneladas que han de llevar las Naos de la Carrera de las Indias, se haga como en esta ley se dispone.

1. Botas, cinco en tres toneladas.
2. Pipas, dos hagan una tonelada.
3. Caxa de nueve palmos en largo, y quatro en ancho, y tres de alto, hagan tres quartos de tonelada, siendo el palmo de quarto en vara.
4. Caxas de ocho palmos de largo, y tres de alto, y tres en ancho, hagan a dos tercios de tonelada.
5. Caxas de siete palmos, y dos y medio en ancho, y dos y medio de alto, cada caxa haga media tonelada.
6. Caxas de seis palmos de largo, y dos en ancho, y dos de alto, quatro hagan una tonelada.
7. Caxas de cinco palmos y medio de largo, y dos en ancho, y dos de alto, quatro hagan una tonelada.
8. Fardos de tres paños cada uno, que tenga cada paño venticuatro varas arriba, cuatro hagan una tonelada.
9. Fardos de cada dos paños, hagan seis una tonelada.
10. Fardos de angeo, que son así como vienen de Francia, seis hagan

(1) Libro nueve, ley primera, de la *Recopilación de Leyes de Indias.*

(2) El Emperador D. Carlos, y el Príncipe G. — Ord. 131 de la Casa. — Véase la ley 6.ª de este título al fin (Son dos notas marginales.)

una tonelada : y si se hicieren acá mayores, ó menores, al respecto : y si son cinco, enserados enteros, una tonelada, llevando cada fardo un serón.

11. Hierro en plancha, y vergajón, veintidos quintales y medio hagan una tonelada.
12. Hierro labrado, yendo en barriles quintaleños de fuera, dos barriles por una tonelada, y si en otra cosa, al respeto de los barriles quintaleños.
13. Barriles de qualquier manera, de fruta, ú otra cosa, siendo quintaleños, quince en una tonelada : y medios quartos, ocho : y ocho quartos grandes, de los que traen de Santo Domingo, llenos, dos toneladas.
14. Barriles pequeños de aceytuna de á tres almudes, quarenta una tonelada, y así de los que tuvieren más, ó menos, al respeto.
15. Botijas de vinagre, y botijas de arroba y media arroba de vinagre, enseradas, cincuenta y seis arrobas en una tonelada.
16. Ochenta arrobas de aceyte en botijas de arroba, y media arroba, quarenta una tonelada.
17. Botijas de las que llevan al Perú vacias, de arroba y quarta, cincuenta una tonelada : y si fueren llenas, quarenta y seis : y si fueren mayores, ó menores, al respeto.
18. Jarros de miel, de azumbre, trescientos y cincuenta una tonelada.
19. Loza, lebrillas, diez vasos una tonelada : loza menuda, platos, y escudillas, ciento y veinte vasos una tonelada.
20. Jarros vacíos, cincuenta vasos hacen una tonelada.
21. Ladrillos, setecientos en una tonelada.
22. Tejas, mil y docientas hagan una tonelada.
23. Formas para azúcar, quatrocientas una tonelada.
24. Pez, yendo en seras, diez y seis quintales una tonelada.
25. Barriles de alquitran, nueve barriles hacen una tonelada.
26. Xarcia labrada en cables, ò en otra cosa, diez y seis quintales una tonelada.
27. Estopa suelta, seis quintales por una tonelada, y en serones, cinco quintales una tonelada.

28. Serones azemilares, llenos de mercaderías, quatro una tonelada: asnales, seis una tonelada.
29. Estrenques de á veinte y quatro hilos, grandes, de á sesenta brazas, ocho una tonelada: estrenques menos de á veinte hilos, de las mismas brazas, diez en tonelada.
30. Cuerdas para Barcos grandes, de quince hilos, de todo cumplido, que suelen hacer diez y ocho una tonelada.
31. Jamones de esparto, de nueve hilos, quarenta y cinco hagan una tonelada.
32. Jamones de á seis hilos, sesenta y cinco hagan una tonelada.
33. Trece docenas de tablas hagan una tonelada.
34. Capachos para hacer cazabe, cien capachos una tonelada.
35. Serones acemilares vacíos, sesenta hagan una tonelada.
36. Serones mas pequeños, de seis palmos en cumplido, ocho empleytas en alto, noventa una tonelada.
37. Serones de á cinco palmos, y ocho empleytas en alto, ciento y diez en tonelada.
38. Cueros de baca curtidos veinte y dos en tonelada.
39. Jabón blanco en seras, diez y ocho quintales en una tonelada.
40. Canastas de seis palmos en alto, y cuatro en hueco, atravesados, llenas, cinco en tonelada. Canastas de á quatro palmos en alto, y tres en hueco, atravesados, llenos de mercadería, siete en tonelada, y si mayores, ó menores al respeto.
41. Rollos de Xerga de ciento diez hasta ciento y veinte varas, puestas en seras, seis una tonelada.
42. Valas de papel, grandes, de á seis palmos, sesenta resmas de papel una tonelada, en las valas què quisieran echarlas.
43. Caxas de las que vienen con azúcar de las Indias, que después se buelven con vidrios, y mercaderias, siete en dos toneladas.
44. Yesso en piedra, treinta quintales en una tonelada.
45. Veinte sillas de caderas, en serones, hechas piezas, una tonelada.
46. Ocho seras de azulejos de á vara cada una, de cumplido, una tonelada.
47. Cien harneros hagan una tonelada.
48. Cincuenta arrobas de zumaque en sus costales, una tonelada.

Ley 6.ª[1] — Que los fletes se ajusten, y proporcionen á voluntad de las partes.[2]

Ordenamos, que en las Naos de ida á las Indias, se haga la tassa de fletes según la sobra o falta de buques, y á este respecto los conciertos; y que la misma libertad tengan los dueños de Naos en las Indias, concertándose con las partes como mejor puedan, porque según ha constado por los registros, unos se obligan á mas, y otros á menos precio, y nunca ha excedido de uno por ciento de plata, y reales; y peso y medio de cada arroba de lana. Y es nuestra voluntad, que lo tocante á esto corra, como se hace en lo que fleta de ida, atento á ser beneficio de los dueños de Naos, que tanto importa conservar, y se tiene por moderado, y justo el precio que hasta ahora han llevado, y lo contenido de la ley 1.ª de este título, sirva para proporcionar los casos dudosos, y excesivos.

---

(1) Del mismo libro y título.
(2) D. Felipe III en el Pardo á 14 de Diciembre de 1615. (Nota marginal.)

Apéndice IV

OSORIO. — Surtimiento de una nao[1]

Una tonelada por cada parte de su quadrado tiene quatro tercias y quatro dedos.

Texidos de lienzos

Una tonelada de Cambrayes, olandas y cambrayones, tiene cada pieza diez baras. Entran en una tonelada mil y quinientas piezas: hacen quince mil baras; pesa cada bara, unos con otros, onza y media. Pesan todos cincuenta y seis arrobas, seis libras y quatro onzas.

Entran en treinta toneladas, quatrocientas y cincuenta mil baras: pesan mil seiscientos y ochenta y siete arrobas, y diez y siete libras. Vale cada bara de estos lienzos, unos con otros, en su centro tres reales y medio de plata; en los Puertos de España siete; en las Indias doce. Montan seiscientos y setenta y cinco mil pesos: ganan las naciones á mas de doscientos y cincuenta por ciento. Todos los reales de las cuentas que se siguen, son de plata.

En una tonelada de roanes, de cofres morleses de morlés, bretañas, entran novecientas piezas: pesa cada pieza de diez baras, unos con otros, libra y media. Pesan las que entran en una tonelada, cincuenta y quatro arrobas.

Entran en treinta toneladas, veintisiete mil piezas, hacen doscientas y setenta mil baras. Pesan mil y seiscientas y veinte arrobas: vale cada bara de estos lienzos, unos con otros, en su centro dos reales; en los puertos de España cuatro; en las Indias ocho; montan trescientos y setenta mil pesos: ganan á trescientos por ciento.

Treinta toneladas de lienzos blancos y floretes, ruanes, blancartes, bocadillo, gante, bramante, crea: los mas de estos lienzos tienen á bara y quarto de ancho, y algunos á bara. Tantas baras entran en una tonelada de los de á bara, como de los de á bara y quarta.

(1) Publicado también por Campomanes; véase nota al Apéndice II.

Entran en una tonelada seiscientas y setenta y cinco piezas. Pesan cada una treinta onzas; hacen cinquenta arrobas y una cuartilla.

Entran en treinta toneladas, doscientas y dos mil y quinientas baras; pesan mil quinientas y siete arrobas y media. Vale cada bara, en su centro real y medio; en España tres; en las Indias seis. Montan ciento y cincuenta y un mil, ochocientos y setenta y cinco pesos : ganan á trescientos por ciento.

En una tonelada de lienzos crudos, entran quatro mil y novecientas baras; pesa cada bara quatro onzas : pesan todas quarenta y nueve arrobas.

Entran en treinta toneladas ciento y quarenta y siete mil baras. Vale cada bara en su centro un real, en los puertos de España dos; en Indias quatro. Montan setenta y tres mil y quinientos pesos : ganan á trescientos por ciento. Pesan todas mil quatrocientas y setenta arrobas.

Hilos de bayona, de brema, y de cambray : valen cada libra en su centro, á quatro, á ocho, y á diez y seis reales el cambray. Entran en una tonelada mil y quinientas libras : pesan setenta arrobas.

Entran en cinco toneladas siete mil y quinientas libras; hacen trescientas arrobas. Valen cada libra en España á peso á dos; y á quatro. Vale en Indias á cinco pesos unos con otros : montan treinta y siete mil y quinientos pesos; ganan á doscientos por ciento.

Olandillas anchas, fustanes, y bombasies; tiene cada pieza, unas con otras, diez y siete baras.

Entran en una tonelada quatrocientas piezas : hacen seis mil y ochocientas baras. Pesa cada pieza tres libras unas con otras; pesan las que entran en una tonelada, quarenta y ocho arrobas.

Entran en diez toneladas, quatro mil piezas : hacen sesenta y ocho mil baras : pesan quatrocientas y ochenta arrobas. Vale cada pieza en su centro dos pesos : en España cuatro, en Indias ocho. Montan treinta y dos mil pesos; ganan á trescientos por ciento.

Calcetas finas, y entre-finas; entran en una tonelada quatro mil pares; pesan quarenta y cinco arrobas.

Entran en diez toneladas quarenta mil pares : pesan cuatrocientas y cincuenta arrobas. Vale cada par, uno con otro, en su centro quatro reales; en España ocho : en Indias doce. Montan sesenta mil pesos; ganan á doscientos por ciento.

En dos toneladas de cintas de hilo de colores, entran tres mil libras : hacen ciento y veinte arrobas. Vale cada libra, en su centro cinco reales y medio : en España diez; en Indias diez y seis. Montan seis mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Papel : entran en una tonelada ocho balones; pesa cada uno ocho arrobas : hacen todos sesenta y quatro.

Entran en cinco toneladas quarenta balones; pesan trescientas y veinte arrobas. Valen en Indias cada balon sesenta pesos. Montan dos mil y quatrocientos.

Texidos de lana

Una pieza de paño fino de Londres, y Olanda, tiene sesenta baras : entran en una tonelada ocho piezas; hacen quatrocientas y ochenta baras. Pesa una bara mas de una libra : pesan veinte arrobas y cinco libras.

Entran en veinte toneladas, nueve mil y seiscientas baras; pesan doscientas y quatro arrobas. Vale cada bara de este paño, en su centro dos pesos; en España quatro; en Indias seis. Montan cincuenta y siete mil y seiscientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Paños menos finos : entran en una tonelada quatrocientos y veinte baras : pesan diez y ocho arrobas.

Entran en treinta toneladas doce mil y seiscientas baras; pesan quinientas y cuarenta arrobas. Vale cada bara, en su centro, un peso; en España dos : en Indias cuatro. Montan quarenta y siete mil y ochocientos pesos : ganan á trescientos por ciento.

Bayetas de Alconchel : tiene una pieza quarenta y dos baras : entran en una tonelada diez y seis piezas : pesan diez y seis arrobas.

Entran en veinte toneladas, trece mil cuatrocientas y quarenta baras; pesan trescientas quarenta arrobas. Vale una bara, en su centro quatro reales; en España siete, en Indias doce. Montan veinte mil ciento y sesenta pesos : ganan á doscientos por ciento.

Anascotes : una pieza de veinte y ocho varas pesan trece libras; entran en una tonelada setenta piezas : pesan treinta y una arrobas y cinco libras.

Entran en cinco toneladas, ocho mil y quatrocientas baras; pesan ciento y cincuenta y seis arrobas. Vale una bara, en su centro dos

reales; en España quatro, en Indias ocho. Montan ocho mil y quatrocientos pesos.

Escarlatines : entran en una tonelada cincuenta piezas de á treinta y dos baras; pesan treinta arrobas.

Entran en cinco toneladas, ocho mil baras; pesan ciento y cincuenta arrobas; vale una bara, en su centro tres reales : en España seis, en Indias doce. Montan doce mil pesos : ganan á treinta por ciento.

Barraganes y Palometas : entran en una tonelada dos mil y quinientas baras : pesan treinta arrobas.

Entran en cinco toneladas, doce mil y quinientas baras; pesan ciento y cincuenta arrobas. Valen unos con otros, en su centro dos reales y medio; en España cinco, en Indias diez. Montan quince mil seiscientos y veinte y cinco pesos : ganan á trescientos por ciento.

Estameñas de Francia, é Inglaterra : entran en una tonelada cincuenta piezas de á treinta y dos baras; pesan treinta arrobas.

Entran en cinco toneladas ocho mil baras; pesan ciento y cincuenta arrobas. Vale una bara en su centro tres reales; en España seis, en Indias doce. Montan doce mil pesos : ganan á trescientos por ciento.

Lamparillas: entran en una tonelada ciento y cincuenta piezas de á treinta y dos baras; pesan treinta y cinco arrobas.

Entran en cinco toneladas veinte y quatro mil baras; pesan ciento y setenta y cinco arrobas. Vale una bara, en su centro real y medio : en España tres, en Indias seis. Monta diez y ocho mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Picotes de Mallorca : en una tonelada entran ciento y veinte y cinco piezas; pesan treinta y siete arrobas.

Entran en cinco toneladas veinte mil baras; pesan ciento y ochenta y cinco arrobas. Vale una bara, en su centro tres reales; en España seis, en Indias doce. Montan treinta mil pesos : ganan á trescientos por ciento.

Medias de estambre de Inglaterra : entran en una tonelada seis caxones de á seis arrobas; tiene cada caxon seiscientos pares : pesan treinta y seis arrobas.

Entran en cinco toneladas treinta caxones con diez y ocho mil pares: pesan ciento y ochenta arrobas : la mitad son medias finas, que se llaman *de primera suerte*; la otra mitad entre-finas. Vale un par de las finas, en su centro un peso; en España dos, en Indias tres. Valen

las entre-finas, en su centro quatro reales; en España seis, en Indias doce. Montan quarenta mil y quinientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Texidos de sedas

Brocatos : tiene una pieza treinta y dos baras; pesa cinco libras. Entran en una tonelada doscientas y setenta y dos piezas y media : pesan cincuenta y dos arrobas y media.

Entran en diez toneladas ochenta y quatro mil baras; pesan quinientas y quarenta y cinco arrobas. Vale una bara, en su centro siete reales; en España doce, en Indias veinte; y todos montan doscientos y veinte mil y quinientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Rasos : la pieza de raso tiene el propio valor, peso, y medida que los brocatos.

Entran en diez toneladas ochenta y quatro mil baras; pesan ciento y quarenta y cinco arrobas : montan doscientos y veinte mil y quinientos pesos.

Sargas : una pieza de treinta y dos baras pesa quatro libras; entran en una tonelada trescientas y cincuenta piezas : pesan cincuenta y seis arrobas.

Entran en diez toneladas ciento y doze mil baras; pesan quinientas y sesenta arrobas. Vale una bara en su centro quatro reales; en España siete, en Indias doce. Montan ciento y sesenta y ocho mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Tafetanes dobles : pesa una pieza quatro libras; entran en una tonelada trescientas y cincuenta piezas : pesan cincuenta y seis arrobas.

Entran diez toneladas, ciento y doce mil baras; pesan quinientas y sesenta arrobas. Vale una bara, en su centro tres reales : en España cinco, en Indias diez. Montan ciento y quarenta mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Ormesies : una pieza de treinta y dos baras de lo angosto, pesa quatro libras y media; entran en una tonelada trescientas piezas; pesan cincuenta y quatro arrobas.

Entran en siete toneladas sesenta y tres mil baras; pesan trescientas y sesenta y ocho arrobas. Vale una bara, en su centro quatro reales y medio; en España nueve, en Indias diez. Montan ciento y veinte y seis mil pesos : ganan á trescientos por ciento.

Felpas : pesa una pieza de treinta y dos baras ocho libras : entran en una tonelada ciento y sesenta y cinco piezas : pesan cincuenta y quatro arrobas y diez libras.

Entran en diez toneladas cincuenta y seis mil baras : pesan quinientas y quarenta y quatro arrobas. Vale una bara, en su centro diez reales; en España veinte; en Indias treinta y dos. Montan doscientos y veinte y quatro mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Todas mis *cuentas* van muy baxas, y para verificarlo, se puede hacer una medida de una tonelada; y con ella se pueden medir todos los géneros y ropas; y se verificará por demostración, que no se llena la tonelada.

Las *ganancias*, que digo tienen las naciones, no hacen el caso saberlas para aumentar las rentas Reales. Solo las pongo para formar á su tiempo una compañía de comercio; y no ha de quitar la forma cincuenta mas, ó menos de ganancia. Quarenta que se ganen, bastan para hacerse poderosos, todos los que entraren en la compañía, que se ha de formar.

Terciopelos labrados, y felpas sencillas, labradas fondo en raso : pesan unos con otros, una pieza de treinta y dos baras, seis libras. Entran en una tonelada doscientas veinticinco piezas; pesan cincuenta y quatro arrobas.

Entran en diez toneladas sesenta y dos mil baras, pesan quinientas y quarenta arrobas. Vale una bara, en su centro ocho reales, en España diez y seis, en Indias veinte y ocho. Montan doscientos y cincuenta y dos mil pesos : ganan á mas de doscientos por ciento.

Tafetanes sencillos : una pieza de treinta y dos baras, pesa dos libras; entran en una tonelada setecientas piezas; pesan cincuenta y seis arrobas.

Entran en quarenta toneladas ochocientas noventa y seis mil baras : pesan dos mil doscientas y quarenta arrobas. Vale una bara en su centro real y medio; en España tres, en Indias seis : montan seiscientos setenta y dos mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Mantos : pesa un manto doze onzas, entran en una tonelada dos mil y quatrocientos mantos : pesan sesenta y dos arrobas.

Entran en siete toneladas diez y seis mil y ochocientos mantos : pesan quinientas y quatro arrobas. Vale un manto en su centro tres

pesos y medio, en España seis, en Indias nueve : montan ciento y cincuenta y un mil y doscientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Puntas de manton, de á cinco en corte : pesa un corte tres onzas : entran en una tonelada seis mil cortes; pesan quarenta y cinco arrobas. Vale un corte, en su centro seis pesos; en España once, en Indias veinte; montan ciento y veinte mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Colonias y listones finos, de todos colores : entran en dos toneladas tres mil libras; hacen ciento y veinte arrobas. Vale una libra de colores finos en su centro cinco pesos, y de los colores menos finos quatro : en España á siete, y ocho en las Indias : á diez pesos cada libra, unos con otros, montan treinta mil pesos.

Medias de peso para hombres, de todos colores. Quatro pares pesan una libra y para mugeres y muchachos entran en una libra seis, y siete pares, conforme los tamaños; cada par vale según su peso.

Entran en tres toneladas diez y ocho mil pares : pesan ciento y ochenta arrobas. Vale cada par de quatro onzas, en su centro once reales : en España veinte; en Indias treinta y dos. Montan setenta y dos mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

En una tonelada de sedas, de todos colores, entran mil doscientas y cincuenta libras; pesan cincuenta arrobas; valen unas con otras, en su centro dos pesos; en España quatro, en Indias á ocho. Montan diez mil pesos; ganan á trescientos por ciento.

Encaxes finos de seda, de todos tamaños : pesan cada diez baras, unos con otros, una onza.

Entran en dos toneladas treinta mil onzas; hacen trescientas mil baras; pesan setenta y cinco arrobas. Vale cada bara en su centro real y medio, en España tres, en Indias seis. Montan doscientos y veinte y cinco mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Encaxes finos de hilo : cada diez baras surtidas, pesan onza y media. Entran en dos toneladas quarenta mil onzas; hacen doscientas y sesenta y seis mil seiscientas y sesenta y seis baras. Pesan cien arrobas : vale una bara en su centro, unos con otros, seis reales; en España doce, en Indias veinte y cuatro. Montan quinientos y treinta y tres mil trescientos y treinta y dos pesos : ganan á trescientos por ciento.

Telas de oro y plata

Sargas, primaveras : pesa una pieza de treinta y dos baras, cinco libras ; entran en dos toneladas seiscientas piezas, hacen diez y nueve mil y doscientas baras. Pesan ciento y veinte arrobas : vale una vara, en su centro dos pesos y medio; en España cinco, en Indias ocho. Montan ciento y cincuenta y tres mil y seiscientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Telas ricas pasadas : pesa una pieza de treinta y dos baras, ocho libras; entran en dos toneladas quinientas piezas; hacen diez y seis baras. Pesan ciento y sesenta arrobas : vale una bara, en su centro seis pesos; en España diez, en Indias diez y seis. Montan doscientos y cincuenta y seis mil pesos : ganan ciento y ochenta por ciento.

Chamelote de plata : una pieza de treinta y dos baras, pesa cinco libras. Entran en dos toneladas seiscientas piezas ; hacen diez y nueve mil y doscientas baras. Pesan ciento y veinte arrobas : vale una bara en su centro dos pesos y medio; en España tres, en Indias seis. Montan ciento y veinte y cinco mil y doscientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Lanas ordinarias de Francia : pesa una pieza de treinta y dos baras cinco libras; entran en una tonelada trescientas piezas; y pesan setenta arrobas.

Entran en quatro toneladas treinta y ocho mil cuatrocientas baras : pesan doscientas y quarenta arrobas. Vale cada bara en su centro un peso; en España dos, en Indias tres. Montan ciento y quince mil doscientos pesos : ganan á doscientos por ciento.

Encaxes de oro y plata : entran en una tonelada treinta y seis mil onzas; pesan ochenta arrobas. Vale una onza en su centro peso y medio; en España tres, en Indias cinco. Montan ciento y ochenta mil pesos : ganan á doscientos por ciento.

Galon de oro : entran en media tonelada doce mil onzas; pesan quarenta arrobas : Vale una onza en su centro dos pesos; en España quatro, en Indias seis. Montan setenta y dos mil pesos; ganan a doscientos por ciento.

En cinco toneladas de sombreros de medio castor y de breda, entran ochocientos sombreros. Pesan setenta arrobas : Valen unos con otros, en Indias diez pesos cada uno. Montan ocho mil pesos.

Especería, quincallería, y caldos

Pimienta, en una tonelada, y un tercio de tonelada, entran mil y quinientas libras; pesan sesenta arrobas : vale una libra en su centro un real; en España quatro, en Indias ocho. Montan mil y quinientos pesos; ganan á trescientos por ciento.

Clavo : en un tercio de tonelada entran quinientas libras; hacen veinte arrobas. Vale una libra en su centro quatro reales; en España doce, en Indias veinticuatro. Montan mil y quinientos pesos; ganan á quinientos por ciento.

En una tonelada de canela entran seiscientas libras; pesan veinticuatro arrobas. Vale una libra en su centro quatro reales; en España diez y seis, en Indias quarenta. Montan tres mil pesos : ganan novecientos por ciento.

En un tercio de tonelada de azafran entran tres cientas libras; hacen dos arrobas; vale una libra en Indias, un año con otro, quince pesos : montan quatro mil quinientos pesos.

En cinco toneladas de todo genero de drogas, joyas de clavetes, sortijas, y perendengues, reloxes, vitelas, estuches y otros generos de poco balumbo, que todos juntos valdrán en su centro doscientos mil pesos, y en Indias los venden por mas de un millón Pesarán quatro cientas arrobas : ganarán á quatrocientas por ciento, con poca diferencia.

Cuchillos : en media tonelada entran mil docenas; pesan ochenta arrobas; vale una docena en su centro quatro reales; en España ocho, en Indias treinta y dos. Montan quatro mil pesos; ganan setecientos por ciento.

Acero : en dos toneladas entran veinte mil libras; hacen ochocientas arrobas; vale una libra en Indias ocho reales. Montan veinte mil pesos.

En cuatro toneladas de hierro entran quarenta y ocho mil libras; hacen mil y novecientas y veinte arrobas; vale una libra en Indias quatro reales. Montan veinte y cuatro mil pesos.

En una tonelada de azeyte entran cien botijas de á media arroba, que hacen cincuenta arrobas : pesan con las botijas ochenta arrobas.

En diez toneladas entran mil botijas; hacen quinientas arrobas de azeyte y de todo peso ochocientas y diez; vale una arroba en Indias veinte pesos. Montan diez mil pesos.

En diez toneladas de aguardiente entran mil y cien botijas de á media arroba; hacen quinientas y cincuenta arrobas : vale la arroba en Indias cincuenta pesos. Montan veinte y siete mil y quinientos pesos.

Pertrechos, y abasto para el uso

Llevará una nao de quinientas y cincuenta toneladas, doscientas y cincuenta personas entre pasageros, soldados, artilleros y marineros.

La ración, que se le dá á cada persona, es doce onzas de vizcocho; seis de tocino quatro dias en la semana, y los tres de pescado; media azumbre de vino, y media de agua; y dos onzas de minestras.

En treinta toneladas de agua, entran sesenta pipas de á treinta arrobas : hacen mil y ochocientas arrobas, llevan agua bastante para tres meses.

En quarenta toneladas de vino, entran ochenta pipas de á treinta arrobas hacen dos mil y cuatrocientas arrobas. Se gastarán en la nao quatrocientas arrobas, con poca diferencia, porque los soldados y marineros no beben vino, por venderlo en Indias : se desembarcarán de cada nao dos mil arrobas de vino. Estas no las pongo en cuenta; por ser caudal de soldados y marineros.

Vizcocho : en una tonelada entran diez y seis barriles de á quatro arrobas. Entran en ocho toneladas ciento y ocho barriles : pesan quinientas y doce arrobas.

En dos toneladas de minestras y aceyte y vinagre, para el abasto de la nao, entran ciento y sesenta arrobas.

En tres toneladas de tocino entran trescientas arrobas.

En tres toneladas de pañoles de polvora y balas, entran cincuenta arrobas de polvora, seiscientas de balas.[1]

Surtida, abastecida y pertrechada, una nao de quinientas toneladas, lleva ocupado buque de quinientas y diez y siete.

Porque no digan, que exagero las cuentas, y que no dexo alojamiento para las personas, que van en la nao; se ha de entender, que las quinientas y cincuenta toneladas caben debaxo de la plaza de armas. Porque no entran en la cuenta de las toneladas, las camaras de popa, alcazar, y castillete de proa. Estas nan zafas, para alojarse en

(1) A continuación viene el cuadro que hemos intercalado en el texto, pág. 55.

ellas capitan, y passageros, y comerciantes; porque los soldados, marineros y artilleros se alojan en la plaza de armas. Y se ha de entender, que las naos de flota y galeones, van sobrecargadas todo quanto pueden en las cámaras de popa. Y la nao de mi cuenta lleva zafas, debaxo de cubiertas, treinta y tres toneladas; y estas las podrán surtir de diferentes menudencias, y frutos de España, que no pongo en la cuenta.

Para saber los fraudes, y descubrir los tesoros de V. M. y de todos su vassallos; es preciso inquirir, y saber las cantidades, que montan todos los generos y ropas, que se navegan á los Reynos de las Indias en flota y Galeones : porque le toca á V. M. veinte por ciento de todos.

Todo el surtimiento de los generos, que lleva esta nao, montan seis millones setecientos y quarenta y seis mil cuatrocientos y dos pesos.

Para saber todas las cantidades, que importan los generos, que comercian todos los años flota y galeones, diré el buque de toneladas de todas las naos.

Galeones y las naos; que van en su compañia se componen de veintisiete naos caben, unas con otras, á mas de quinientos y cincuenta toneladas : y la capitana y almiranta, caben mas de mil y ochocientos. Seis galeones sencillones, á seiscientas cada uno, el patache de la Margarita quatrocientas y cincuenta : el Galeón de plata quatrocientas : las naos que van en su compañia, caben á seiscientas, y á setecientas. Van entre ellas quatro naos sencillas, de à quinientas y cincuenta toneladas, con poca diferencia.

Quedandome siempre corto, hago cómputo, que cabe el buque de galeones, y todas las naos de su compañía, *quince mil* toneladas.

Las naos de *flota* se componen de capitana y almiranta, un patache y veinte navíos de su compañia. Estas cabrán, unas con otras, á quinientas y cincuenta toneladas. No pongo por todas, mas de tan solamente *doce mil y quinientas,* y quince mil de galeones : hacen *veinte y siete mil y quinientas*. Repartiendo este buque entre cincuenta naos sencillas, le toca á cada una quinientas cincuenta toneladas : hago cómputo de veinte y cinco naos en flota, y otras veinticinco en galeones.

Para saber, cuanto le puede valer á V. M. en cada año, el comercio de Indias, proporcionaré todas las naos con la nao de mi cuenta.

Veinticinco naos, por seis millones setecientos y quarenta y seis mil quatrocientos y dos pesos; hacen ciento y sesenta y ocho millo-

nes, seiscientos y sesenta mil y cincuenta pesos. Y si las cuentas del surtimiento no fueran tan baxas, había de montar mas de doscientos millones.

El veinte por ciento monta treinta y tres millones sietecientos y treinta y dos mil y diez pesos. Me argüirán los interesados, y estrangeros, que las naos de flota y galeones, no llegan al buque referido con mas de quatro o cinco mil toneladas.

Y que los géneros, y mercaderías valen mas de treinta millones de pesos, menos de los ciento y setenta y ocho millones siete cientos y setenta mil y cincuenta pesos, que saco de mi cuenta; y que se puede saber la verdad, si se hace la prueba real, con la medida de una tonelada.

Respondo : que estoy llano á hacer la prueba, y verificar todo lo que digo, han de valer las rentas Reales; sin hacer agrauio á persona alguna, así naturales, como á estrangeros. Porque todos ganarán, con sus generos y ropas, todo aquello, que á cada uno toca, y pertenece; y se ahorrarán de grandes gastos, que dimanan de la confusión de los fraudes. Y para concluir el poco mas ó menos, que puede haber en mis cuentas, y todas las objeciones, que me pueden poner.

De mas de treinta y tres millones, que pueden valer, á V. M. todos los años las rentas del comercio de flota y galeones, rebaxaré los trece mil y tantos. Y así digo, que lo menos que pueden valer, son veinte millones de pesos todos los años; y es materia imposible, probar lo contrario.

En quanto á los valores de todos los generos y mercaderías estan tan moderados, que en España valen los mas en segunda venta, las propias cantidades que pongo valen en primera, en los puertos de las Indias.

Para no gastar el tiempo en discurrir si ganan poco, ó si ganan mucho : á V. M. le tocan veinte por ciento, ganen, ó pierdan; y otros veinte por ciento de todos los frutos que vienen de los Reynos de las Indias.

Para saber, si se gana, ó no se gana : la Nobleza de Flandes, y los Olandeses, ofrecieron á V. M. veinticinco por ciento de todos los generos, que se le permitiese navegar á los Reynos de las Indias.

Para obviar los fraudes, se han de arquear, y medir las naos con esta medida que es muy facil de hacer. Tendrá V. M. ciertos y segu-

ros, el año que viene, mas de veinte millones de pesos todos los años, como tengo referido; y á los comerciantes le estará muy bien obligarse, á pagarlos entre todos; porque no tendrán necesidad de contribuir, y coechar á tanta multitud de metedores y encubridores.

Al tiempo de surtir, y cargar las naos, puede haber fraude; embarcando mas géneros preciosos, de aquellos que deben ir.

Estos los entremeteran entre los texidos de lienzos, y lanas. Este fraude está remediado, con descaminar todas las ropas y mercaderías á todas personas, que intripularen los unos generos con los otros.

La medida de las naos, y el repartimiento de las toneladas, que necesitará cada comerciante, es muy facil de hacer.

Y si á las personas, que se nombraren, para medir las naos, se les averigua algún fraude en las medidas de ellas, se les castigará con pena capital : y en esta conformidad se quitarán todos los fraudes.

Me obligo á dar veinte millones de pesos todos los años á V. M. por lo que importa el veinte por ciento de las mercaderías, que se navegarán en las naos referidas de flota, y galeones; y pagarán en adelante todas las naos que se aumentaren. Si se quitan los fraudes, habrá ciento y veinte naos de comercio todos los años.

Para saber las naos del comercio, que necesitan los Reynos de las Indias, y todos los fraudes, que se cometen en ellos, importa saber las personas que se pueden vestir, con las ropas de veinte y cinco naos.

En la nao de mi cuenta, se hallan proporcionadas las ropas, y demas generos para vestir diez y seis mil hombres, y diez y seis mil mugeres.

Cada hombre necesita de tres camisas y tres pares de calzoncillos. Hacen diez y seis baras, y diez baras para ropa de cama, hacen veinte y seis.

Diez y seis mil hombres, á veinte y seis varas cada uno, hacen quatrocientas y diez y seis mil baras.

Una muger necesita de treinta y cuatro baras de lienzo, por las enaguas blancas, y por ser las camisas mas cumplidas.

Diez y seis mil mugeres, por treinta y quatro baras cada una, hacen quinientas y quarenta y quatro mil baras : suman estas dos partidas novecientas y setenta mil baras. La nao lleva un millón y sesenta y nueve mil y quinientas baras.

Sobran para los ornamentos de las iglesias, ciento y nueve mil y quinientas baras.

Para un vestido de un hombre, una ropilla, dos pares de calzones, un jubon, y una capa, catorce baras : las propias necesita un vestido de color.

Diez y seis mil por catorce, hacen doscientas y veinte y quatro mil baras.

Un vestido de muger ha de menester veinte y quatro baras para un guarda pies, justillo, basquiña, y jubon. Diez y seis mil por veinte y quatro, hacen trescientas y ochenta y quatro mil baras : importan las dos partidas seis cientas y ocho mil baras.

La nao lleva setecientas y noventa y dos mil trescientas y quarenta baras.

Sobran para ornamentos de iglesias, vestidos de imagenes, cortinas, y colgaduras, ciento y ochenta y quatro mil trescientas y quarenta baras. Y estas no alcanzaran á los pueblos, que ocuparán treinta y dos mil personas de lucimiento.

Para aforrar los quarenta mil vestidos, lleva la nao ochocientas y noventa y seis mil baras de tafetanes sencillos; y sesenta ocho mil de ollandillas, y fustanes. Después de aforrados los vestidos, sobrarán doscientas mil baras de tafetan, y estas no son bastantes, para la quarta parte de las que gastarán las personas referidas, en calzoncillos, enaguas, y cortinas.

Por gastar en las Indias tanta multitud de tafetanes sencillos, había de llevar la nao quince toneladas; y estas valen más cantidades, que ciento y cinco toneladas de texidos de lanas. Esto lo digo por si algunos interesados digeren, que lleva la nao mas generos preciosos, de los que se necesitan. Y se debe advertir, que en los Reynos, donde comercian flota y galeones, todas las personas de lucimiento se visten de segunda, en invierno y en verano.

Si con una nao de quinientas y cincuenta toneladas se visten treinta y dos mil personas; con veinte y cinco naos de comercio, se vestirán ochocientas mil.

Pondrán reparo, que no se gastarán todos los años cincuenta toneladas de encaxes blancos; y cincuenta toneladas de encaxes negros; y ciento y cinco de todo genero de buhonería.

A que satisfago, y digo : que flota y galeones no dan comercio á la quarta parte de los Reynos de las Indias; y estos generos referidos, por ser preciosos, y de poco balumbo, los transportan y comercian

Surtimiento de
una nao

los naturales y estrangeros á todos los Reynos de las Indias. Por esta razon tan evidente, se conocerá, que me quedo corto en todas mis cuentas; y con la claridad de ellas se vienen á los ojos todos los fraudes, que se pueden tocar con las manos.

Para saber las naos de comercio, que necesitan los Reynos de las Indias, haré un cómputo muy moderado. En los Reynos referidos, hay mas de seis millones de personas de lucimiento; y entre estas, mas de dos millones de negras, mulatas, y mestizas, que visten las mejores ropas, y mas ricas telas; porque tienen caudales para ello.

Por hacer el computo muy moderado, de seis millones de personas de lucimiento, supongo no se vistan con las ropas del comercio de flota, y galeones, mas de tan solamente tres millones, y doscientas mil personas; todas estas se visten con las ropas, que los estrangeros comercian á aquellos Reynos. La una parte la comercian en flota y galeones; y las otras tres las navegan desde sus Reynos, á sus aventuras; y las entran por alto en todos los puertos de las Indias. Los mas de los que conducen estas ropas, son pyratas, y cosarios, que roban aquellos Reynos. Por esta causa estan perdidas las rentas Reales, y pereciendo todos los vasallos. Para obviar todos estos fraudes, se necesitan de doscientas naos de comercio. Con estas se podrán conducir todos los frutos, que se pierden en estos Reynos. Se podrá navegar mucho aceyte, vino, aguardiente, azafrán, y otros frutos. Solo con nuestros frutos, sin gastar maravedises algunos, se puede traer la mayor parte de los frutos de los Reynos de las Indias. Y este será el total remedio de aquellos Reynos, porque aprovecharán todos los frutos que se le pierden; y se abastecerán de los nuestros, tan necesarios para ellos. Solo con nuestros frutos podremos ganar grandes tesoros, sin hacer agravio á persona alguna.

Los fletes de las doscientas naos, le podrán valer á V. M. mas de diez millones de pesos todos los años; y el veinte por ciento de todos los generos y mercaderías que se comerciarán, ochenta millones de pesos.

Para saber las perdidas tan grandes, que V. M. tiene en las minas de oro, y plata de todos los Reynos de las Indias; haré un computo, muy moderado, por las cantidades, que se llevan los estrangeros, con sus ropas y demas generos.

Haré solo la cuenta de tres millones de personas, que gastan de ropa,

y demas generos, á doscientos pesos cada una, seiscientos millones de pesos.

Las cantidades, que estafan todos los años, con capa de servir á V. M. montan mas de doscientos millones de pesos, por la multitud de personas, que se ocupan de cobrarlas. Importan estas dos partidas ochocientos millones de pesos, y me quedo corto, en mas de una tercia parte. Todos estos sacan todos los años en pastas de oro, y plata de las minas, y frutos de aquellos Reynos, y me remito á la prueba.

De todas estas cantidades, le tocan á V. M. un quinto : este monta ciento y setenta millones de pesos todos los años.

Por no gastar el tiempo, en discurrir, por menor estas cuentas, me obligo : que entre todos los Reynos de las Indias le pondrán á V. M. á su costa, en una arca Real cincuenta millones de pesos; dexandolos libres de todos los tributos, y todas las minas de oro, y plata, y quedarán tan aliviados los naturales de aquellos Reynos, que no pagarán la décima parte de lo que hoy pagan; y se podrá sacar el oro, y plata de sus minas, sin que se lo roben los pyratas estrangeros, y no comerciarán las naciones desde sus Reynos, mas de las tres partes de la mercadería. Y si no se remedia esta ladronera, se perderá todo el comercio de flota, y galeones, porque no podrán vender sus generos.

En la forma que se hará el repartimiento, les podrá valer á los Virreyes, y Gobernadores, dobladas cantidades los virreynatos, y gobiernos. Porque tendrán sus mayores ganancias, en solicitar continuamente el alivio, y defensa de aquellos Reynos : y en esta conformidad se aumentarán las Rentas Reales, mas de ciento y veinte millones de pesos, todos los años.

Para obviar el menor fraude, es preciso quitarlos todos, y mas facil es el remedio en general de todos, que en particular de uno solo; porque se hallan todos eslabonados en una fuertisima cadena. Y si todas no se desbarata, es imposible remediar esta monarquía; si Dios no envia un angel para libertarnos de esta confusión, y cadena, que labró la malicia.

Apéndice V

[Observaciones del Marqués de Varinas, al Memorial de Fray Juan de Castro]

A Viendo visto, con el desvelo que pide la obligación de quien desea el servicio de V. M. los memoriales que hizo el P. M. Fray Iuan de Castro, en que haziendo manifestación de su zelo, explica, que solo su conocimiento ha alcançado el detrimiento que resulta á esta Monarquia de permitir en sus comercios, assí en España, como en América á los estrangeros, que vsurpan por este medio todos los tesoros, y riquezas destos Imperios; y hecho el juizio que alcança mi cortedad con la individual inteligencia de lo cierto, diré sucintamente lo que con ingenuidad siento de su representación, concediendole la parte en que tuviere razón, y negando la que se desviare de la senda verdadera, sin que pueda tener el menor escrupulo de oposición á su dictamen, sino razón fisica, y real, segun las reglas razonables, y evidentes, que demuestran el vtil desta Monarquia, y el fraude que tiene de no atajar los daños, y el engaño que padece el Autor en algunas suposiciones, que totalmente se desvnen de lo cierto, suponiendo exorbitancias, que no puedan caber en lo posible.

Lo primero, no avrá quien ssiendo leal vassallo de V. Magestad, y deseando el bien de su patria, pueda negar el daño evidentíssimo que tantos años ha se está experimentando en esta Monarquía, y sus dominios, de permitir que tan fraudulentamente comercien, y se hagan dueños de las riquezas de estos Reinos los estrangeros : permissión que explicita, ni tacita se concede en ningún Reino, ni Republica á los que no son naturales della, porque atienden á conservarse, y que no se introduzgan en sus términos, males, que despues de arraigados tienen tan dificil el remedio, que es casi impossible encontrar la medicina : y si correspondiesse el zelo en las operaciones al conocimiento

que todos vozeamos, no es dudable que se huviera remediado ruina que tanto nos consume; pero es la desgracia, que no faltando ojos para ver, se escondan los demas instrumentos para obrar, apartando de nosotros su comunicación, que tanto nos ha deteriorado, y enflaquecido, y fortalecido á los contrarios, para que con nuestra sangre puedan hazernos la mayor oposición : y assí en esta parte no se le puede dexar de confessar al Maestro Castro la razon en que todos tropeçamos; pero en los demas puntos es preciso que se le haga evidente el engaño que padece en la realidad del hecho : porque las proposiciones de su memorial no se han de fundar en suposiciones fantasticas, sobre cuyos cimientos las asienta, sino en fisicos, y matematicos puntos : porque si se hacen las cuentas con gastos imaginarios, no ay duda se sacarán las sumas que corresponden á la suposición; pero si se ajustan al hecho material, y palpable, es necessario hazerle al Maestro Castro vna baxa, que admire de la misma suerte que lo que el suma, y para satisfacer con aquella evidencia, y madurez que corresponde al respeto con que es razón se dén á entender materias de esta calidad, y que tanto pueden perjudicar, así al todo de la Monarquía, como al crédito particular de los Ministros (á cuyo cargo está la obligación de buscar la mas segura inteligencia, assí para el servicio de V. Magestad, como para quietud de sus conciencias) será preciso que á vista de las proposiciones de el Maestro Castro se pongan los justos reparos, que desvanezcan su fantastica imaginación : y así por puntos se seguiran aquí las proposiciones, y al margen el reparo que corresponde á cada vna.

Proposiciones que se contienen en el Memorial del Maestro Fray Juan de Castro

No es dudable, que si á la fantasia con que él haze esta supuesta execución, correspondiesse á ella la realidad, que avria este gasto de millones, que dize: porque si dá en cada persona por consumido lo que

La primera proposición de el Padre Maestro Castro, es para esfuerço de su ponderación, que de tantos millones de gente como considera en España, se vistan solos de dos géneros extrangeros,

y que resulta su gasto la suma de ciento y cincuenta y quatro millones de pesos en cada año.

imagina, saldrá fija la cuenta; pero esta dista tanto de lo cierto, que cassí totalmente esta desvanecida, porque los dos millones de gente que supone se han de vestir de géneros extrangeros en las cantidades de varas que dize, no se han ajustado al juizio del Padre Maestro, assí el número de las personas, como en las cantidades de ropas, por que si alguno excede, son infinitos los que se contienen : y es mas que evidente el engaño de su concepto : porque si de España saliessen ciento y cincuenta y quatro millones de pesos todos los años no huvieran quedado vestigios de sus cimientos : y exageraciones, que no caben en la possibilidad, son arrojados hiperboles del que explica sus imaginaciones.

La segunda es assegurar, que por la taζmia que se hiζo muchos años ha en las Indias, dá por juiζio assentado, que ay en ella mas de nueve millones de personas, Españoles, Mestiζos, y Mulatos, ademas de los Indios.

Bien se conoce que haze juizio de que los mas que avian de ver este papel no tenian conocimiento del estado en que se hallan las Indias, y su población, y que assí no importava sacar largo, haciendo juicio de que era dificil su averiguación; pero quien las ha visto con mas atención que la suya, y examinado la tierra adentro. donde no ha estado el Padre, puede contradecirle con la seguridad de que en todas las Indias, y rincones dellas, que domina V. Magestad, no ay vn millon de Españoles, y que los mas dellos son personas de esfera humilde, que gastan menos asseo del que supone, con que se puede assegurar, que queda desvanecido su juizio.

La tercera, es, de todos los millones de gente que ay en las Indias no se vistan mas que seis millones de personas de lienço, y que sola esta partida importa quarenta y ocho millones de pesos.

A estos quarenta y ocho millones se le podrán baxar los quarenta y tres, porque no llegan á cinco millones en la verdad el lienço que se gasta, y si quiere hazer cuentas fantasticas, de la misma manera que pone quarenta y ocho millo-

nes, pudiera poner dozientos porque suponiendo, que cada vno ha de gastar un millon, saldrá la cuenta ajustada.

La quarta, es, que avrá un millón de gente que gasta lienços finos, Cambrais, Morlesés y Bretañas; y ademas del gasto preciso supone otros desperdicios, en que se gastan cada año seis millones de pesos.

Esta cuenta sigue la misma imaginación que la antecedente, y en la verdad es tan errada como ella, porque apenas se gastaran dos millones de pesos.

La quinta, haze juizio, que se vestirá vn millon de gente de seda, y dá á cada vno dos vestidos al año, regulando que los de los hombres han de tener diez varas, y catorce las de las mugeres; y que el precio de cada vara será á tres pesos que suma cinquenta y siete millones consumideros en cada un año indispensablemente, según su entender.

Destos cincuenta y siete millones andará muy liberal quien le concediere que se gasten nueve, por que según los que se visten de seda, parece cosa impossible que se pueda consumir esta cantidad, y es preciso repetir, que si el quiere que cada uno gaste lo que el imagina, no hay duda que podrá hazer sumas de las cantidades que dá á entender; pero desvnidas de lo cierto.

La sexta, es consumir en aforros de los vestidos, y enaguas de las mugeres diez y nueve millones de varas de tafetán, que importan diez y nueve millones de pesos.

Esta sigue la misma naturaleza que la antecedente, y de los diez y nueve millones se le pueden baxar diez y seis, y quedará en grande ostentación el gasto deste tafetán para aforros, si se le conceden tres millones.

La septima, es querer que se consuman quinientos mil mantos en cada vn año, exagerando que en Lima se gastan mas, y que siendo el precio á no mas que doze pesos, quando se venden á

Tan temeraria es esta imaginación como las otras, porque quinientos mil mantos apenas pueden en muchos años consumirse en toda Europa, y él los dá por consumidos cada año en tan cortos Pue-

veinte, y veinte y cinco, montan seis millones de pesos.

blos como los de Indias, exagerando, que solo en Lima se gastan mas, sin atender á dos cosas. Lo primero, que será Lima Ciudad de seis mil vezinos Españoles, quando mucho, y que no todas llevan manto; y la otra, que las que le vsan no le gastan todos los años, y que dura regularmente vn manto á la menos asseada quatro años, y assí se puede hacer juizio cuanto disuena el del Padro Castro, y baxarle á esta cuenta, sin andar escaso para el gasto que han de tener los mantos quatro millones y medio.

La octava, da vn corte de puntas para cada manto, reputandolas á veinte pesos cada uno, quando suelen valer á sesenta, y ciento; pero que á solos los veinte importa diez millones de pesos.

El mismo reparo tienen las puntas, que los mantos, siendo cierto, que de quatro á quatro años no se gastan en ellas dos millones y medio, y de esta partida se le podrán baxar francamente siete millones y medio, que es lo que corresponde á lo que él dá por consumido en vn año.

En la novena supone, que se consumen en cada vn año dos millones de medias de seda, que vendidas á tres pesos cada par importan seis millones de pesos.

Esto se desvia tanto de lo cierto, que se puede assegurar, que en cada vn año no se gastan cien mil pesos, conque casí se pueden echar fuera los seis millones.

La undecima, assienta, que cada persona, del millon que haze juicio ser de asseo, ha de gastar en cada vn año dos pañuelos de Cambray, que á peso la vara hazen dos millones.

En pañuelos no se gastan quinientos mil pesos, porque ni todos los vsan, ni los consumen tan brevemente como dize el Padre Castro, y de esta partida, sin ofender su liberalidad, se le baxa millón y medio.

La duodezima, es, que se consumen cinco mil churlas de canela, que vendidas á quatro pe-

La canela se gasta el mayor consumo en la Nueva España, Tierrafirme, é Islas de Barlovento, y en

sos la libra, hazen seis millones de pesos.

tan poca cantidad, que no se consumirá vn millón, conque en su imaginación le dá cinco millones mas de lo que se puede gastar.

La dezimatercia, dá por consumidas dozientas mil arrobas de cera, y que no excediendo el precio de cada arroba de veinticinco pesos, monta cinco millones de pesos.

La cera es gran cantidad la que viene de Filipinas, Campeche, y otros territorios de aquel parage, que la llaman silvestre, conque en Galeones, y Flota, lo mas que podrían llevar será vn millon y desta cuenta podrá su Paternidad quitar los quatro millones.

Y dando por despreciable el computo que pudiera hazer de generos de España, por no juzgarlos de esta quenta, y omitiendo todas las lanas, puntas, encaxes, hilos de Bayona, y Crema, y de Cambray, sedas para coser, y labrar, puntas, y telas de Milán, lamas de Francia, paños de Olanda, é Inglaterra, calcetas, espejos de Venecia, xarcia, y lona, y todo buhonería, pimienta, clavo, nuez moscada y papel de Genova, que montan muy grandes cantidades supone por llano, y assentado, que los generos antecedentes montan en cada vn año ciento y noventa y vn millones de pesos.

No es dudable que montaria esta cantidad, si fuesse verdad lo que dize; pero desviandose tanto della, respondase á si mismo con la consequencia : y el Padre Castro me puede permitir, que le diga, que habla de memoria, porque ni entiende, ni ha practicado lo que dize, y esto se verifica con el poco conocimiento que tiene en la realidad de las Indias, porque no las ha examinado, y solo ha visto en ellas algunos puertos de mar, donde la gente es mas esparcida, y sus animos mas ensanchados, y de aquellas pequeñas indicaciones ha formado vn ente tan desigual como el que dá á entender, suponiendo en su idea, que si vn lugar marítimo es de aquella forma, como será vna Ciudad espaciosa? Y avrá imaginado, que vnos Reynos tan dilatados tendrán infinitas Ciudades, y que serán en gran número, aviendo vna cada dos, ó tres leguas, sin ajustarse á dos verdades infalibles. La vna,

que suele andarse quinientas leguas, sin que le enquentren vn Pueblo, y la otra, que donde los ay, no son los medios, ni los animos como los de los Puertos de Mar, conque necessariamente ha de baxar mucho su concepto. Y para que quede totalmente destruido, le arguyo con vna razón palpable, que no tiene respuesta. Si fuese verdad, que todos los años venían de retornos de las mercaderías, que supone consumidas, ciento y noventa y vn millones no avian de venir en Flota, y Galeones? Avrá alguno, que pueda dezir, que esto ha sucedido algun año desde que se descubrieron las Indias? Y lo otro, si se sacassen todos, los años ciento y noventa y vn millones de pesos donde avia de ver montes de plata, y oro, que sufriessen este consumo, ni que operarios avrian de sufrir el trabajo de sacar todos los años de las minas ciento y noventa y vn millones, solo para lo que assienta el Padre Castro se llevan los extrangeros, sin lo demas que viene para España á V. Magestad, y otros interessados, y sin lo que paga V. Magestad en los Presidios que tiene, y Ministros que sustenta en las Indias de todas profesiones : y assí recobrese el Maestro Castro, y diga, que se ha engañado, conque quedará satisfecho en el escrupulo, y absuelto de la culpa que cometió su debil discurso.

Después de lo mecanico destos valores á discurrir en puntos politicos, y economicos, en que quiere afiançar la vtilidad, y segregar el fraude: el vno es assentar que el buque de las Naos que comercian en las Indias hazen mas de treinta mil toneladas, y que ay año que excede de quarenta mil; y que llevandolas todas llenas de generos, es llano ser mercadería de los extrangeros, porque los frutos de España no ocupan diez mil toneladas, sacando por consecuencia (segun su entender) que los generos referidos ocupan veinte mil toneladas, y

Sus discursos politicos son de tan poca raiz, que no avrá avido quien no los encuentre, y el satisfacer á ellos sería tan despreciable como deve serlo la propuesta; porque no tiene luz que encaminen á senda no conocida, y assí passo a impugnar la siniestra suposición de las treinta mil toneladas, porque el año que se puede rayar con mas exorbitancia, serán quince mil las toneladas que llevan Galeones, y hasta quarenta que él supone ay vn engaño de veinticinco mil toneladas, conque también se debe dezir, que de las toneladas haze el mismo juicio que de los hombres, y los generos

que si son treinta mil las de las Naos que van, y los Españoles no embaraçan mas que diez mil, es claro que las otras veinte mil ván ocupadas por los extrangeros, y con las cantidades que él supone, las quales montan ciento y noventa y vn millones de pesos.

que quiere que gasten. Flota no lleva de nueve á diez mil toneladas, hasta treinta van veinte; conque de esta manera como es dable hazer aprecio de todo lo que dize si en lo formal, y material excede en cada cosa de las que assienta, con tanta exorbitancia?

Los demas puntos no son para estimados, porque no es mas que duplicar, y repetir las razones que ay para que los extrangeros no esten incluidos en esste comercio; y como quiera que esto nadie lo deve impugnar, en expressandolo vna vez, estan incorporadas virtualmente todas las consequencias que se acomulan con diferentes comparaciones : porque ó puede quitarse de raiz, ó no : si se quita de raiz, cessa del todo el inconveniente, si no se queda en su ser : y assí el repetir tanto esto, no es mas que gastar tiempo, y fatigar á los que quiere que le atiendan.

Despues de esto passa á discurrir por los intereses de cada Puerto, y á dar leyes de conveniencia : su engaño se verá facilmente, porque no discurre con conocimiento de los territorios, como lo dirá el margen de cada vno.

BUENOS AYRES

A este puerto le supone abundante de frutos, y que para valerse de su vtilidad ha menester cuatro Naos de quinientas toneladas, ó tres de setecientas, y que podrán sacar del dozientos mil cueros, dando las embarcaciones que dize; y que el peso de cada cuero es cien libras.

Padece engaño, porque de este puerto no se podrán sacar, quando mas, treinta mil cueros, vsando prudencialmente de las matanças; y si pudiesse ser cierto lo que él dize, haze muy mala cuenta en darle quatro Naos de quinientas toneladas, porque para cargar dozientos mil cueros del peso que dize, son necessarias mas de veinte Naos, por su regulación de toneladas, suponiendo, que cada tonelada carga ochenta arrobas.

ISLA DE LA TRINIDAD

Suponela fructifera, para dar dos mil fanegas de cacao cada año, y mil arrobas de tabaco, y que se le deve dar vn Navio de registro de trescientas toneladas.

Esta Isla el año mas abundante podrá dar mil fanegas de cacao, y no tiene vna hoja de tabaco de saca, como assienta.

ISLA DE LA MARGARITA, CUMANÁ y CUMANAGOTE

Esta la supone sin comercio, por averse acabado la pesqueria de las perlas, y que los otros dos Puertos tienen corambre tan buena como la de Buenos Ayres : que tiene mucho tabaco de la Guayana : que se podran sacar ocho mil cueros, y mas de dos mil arrobas de tabaco, que se le deve dar vna Nao de quinientas toneladas.

Aquí supone unidas tres cosas, que no lo son, porque Cumaná, y Cumanagote son Puertos de Tierrafirme, y distan de la Isla catorce, y diez y ocho leguas, y la Guayana está desviada á Barlovento sesenta leguas que es en rio Oricono; la corambre que se podrá sacar, será muy poca, y su bondad es de satisfación : y no ay tabaco.

LA GUAYRA

Suponela tierra abundante de frutos, necessitada de comercio y menesterosa de mucho vino, fierro, y agua ardiente, azeite, y ropa, que dará hasta 22 mil fanegas de cacao, y 20 mil cueros, y 4 mil patacas de tabaco de Varinas.

De la Guayra podrá salir aún mas cacao del que dize; pero tabaco, quando mucho, mil y quinientas patacas, y la mitad de la corambre.

CORO

Cueros, no ay ningunos : si palo de brasilete.

Este Puerto dize no tiene comercio, que se sacarán dél seis mil cueros, y ocho mil quintales de brasilete.

MARACAYBO

Con vna Nao de dozientas toneladas tiene bastante, porque solo podrá dar cinco mil cargas de cacao, y algunos cueros de carnicería, que no llegaran á quinientos.

Que es garganta del Reino de Santa Fé, y ha menester mucha ropa, fierro, vino, y agua ardiente, y mucho comercio, que saldrá del tanto cacao como de Caracas, y diez mil cueros, que ha menester quatro Naos de trecientas toneladas.

RIO DE LA HACHA y SANTA MARTA

Cueros, no ay en este parage, sino es de las carnes que se matan para el mantenimiento, que quando muchos, serán trecientos en vn año; palo brasilete ay en cantidad, y no haze mención dél, con que se infiere el poco conocimiento de los parages; y lo que llama Naos, son Canoas.

Que estos dos Puertos no tienen comercio, y el Rio de la Hacha, la pesqueria de las perlas, que los Cosarios Corsantes le roban las Naos, y se llevan los Buços : que se sacarán diez mil cueros, si les dieren comercio.

CARTAGENA

En estos cueros padece el mismo engaño que en el lugar antecedente porque no ay mas cueros que los de la carniceria, que son muy pocos, y los metales preciosos baxan allí como á embarcadero, con que no es fruto propio suyo.

Que comercia muchas perlas beneficiadas, esmeraldas, oro de Antioquia, y de Quito, y plata de Mariquita, que saldrán mas de cuarenta mil cueros.

PORTOBELO

Que es comercio de Galeones; y todo oro, y plata, y que suele baxar alguna lana de Vicuña.

Por Portobelo suelen salir mas de diez mil cargas de cacao algunos años, y no haze mención dello, sino es del oro, y plata, y la lana de Vicuña, que tampoco es fruto suyo, como ni el cacao, que se conduce allí para Galeones,

HONDURAS

Ha menester mucho vino agua ardiente, ázeite, fierro, y ropa, y que comerciará mas de vn millon de libras de añil, que vale á quatro reales la libra, y veinte mil cueros : que ha menester tres Naos de quinientas toneladas.

Es cierto que necessita de vino, y azeite, y otros generos; gran parte dellos se le transportan del Perú, y con vna Nao, y su Patache apenas avrá frutos para llenarla; porque aunque supone que ay vn millón de libras de añil, es imaginación, porque quando mucho, podrán salir seiscientas mil libras, y la mitad de la corambre, y omite otros muchos generos.

CAMPECHE

Que es tierra rica, y abundante, y comerciará quarenta mil quintales de palo, y mil arrobas de grana de la Provincia, y dos mil arrobas de grana silvestre; dará diez mil cueros; ha menester quatro Naos de quinientas toneladas.

Con vna Nao tiene bastante, porque si de cada género de los que dize cargara la mitad, será mucho : y cueros. no tiene ninguno ; el palo no tiene cuenta para traerlo, porque será mas el gasto, que el beneficio.

VERACRUZ

Que comercia de quarenta mil cueros al pelo, y si son de tampico, que valen á veinte reales, y a tres pesos, que los curtidos valen á quatro, que los conputa vnos, y otros á veinte reales; que comercia mas de cinco mil arrobas de grana fina, blanca y jaspeada,

Lo mas de lo que se podrá sacar de aquí es la mitad de lo que refiere, menos el brasilete, porque no le ay, sino muy malo.

y mas de doze mil quintales de palo brasilete y metaliste, y leche de Mechoacan, y Xalapa, cañafistola, y otras drogas para Botica.

HABANA

Que gasta este Puerto mucho vino, agua ardiente, azeite, y ropas, y aunque llegan á él Galeones, y Flota, es casual el comercio, porque si no hay sobra, nada les llevan : que comercia mas de cien mil arrobas de azucar, veinte mil cueros, trecientos mil manojos de tabaco, de mas de dos libras cada vno; mas de diez mil dozenas de careyes, mucho evano, y granadillo, tablones de cedro, y caoba : que á menester tres Naos de quinientas toneladas, ú dos de setecientas.

En este Puerto se coge el azúcar, y tabaco que dice, y la mitad de la corambre, y careyes, y con vna Nao de quatrocientas toneladas tiene lo suficiente.

CUBA

Que no tiene comercio, y si no se le dá, le darán á los estrangeros, obligados de la necessidad para valerse de sus frutos : comercia mas de cien mil arrobas de azucar, veinte mil cueros, trecientos mil manojos de tabaco: ha menester dos Naos de ochocientas toneladas.

Si comerciare con estrangeros, será malignidad suya, porque no les falta comercio con los dominios de V. Magestad, porque lo ay de las Islas de Canaria, de España, y otras partes de las Indias : tabaco no se coge allí, si no es en vn Puerto llamado la Trinidad : y cueros podrán salir diez mil.

ISLA DE SANTO DOMINGO

Que no tiene ropa para vestirse, vino para dezir Missa, sino lo que se lleva por Mar, y que lo ha menester : que comerciará de diez y ocho á veinte mil cargas de cacao, quarenta mil cueros,

Notable admirazión haze el que diga el Padre Castro, que no tiene mas ropa para vestirse, y vino para dezir Missa, que el que se lleva por Mar, porque si Dios la hizo Isla, por donde se lo quiere introducir, si no se le lleva por Mar?, con que no comprehendo su raro arbitrio :

y en quanto á los generos, solo puede tener ocho mil cueros, y ningún cacao, por aver arrancado los arboles los temporales.

mas de cien mil manojos de tabaco, de doze libras, y mas : ha menester tres Naos de seiscientas toneladas.

PUERTO RICO

Aquí no ay cacao, solo se podrán sacar dos ó tres mil cueros.

Que no tiene comercio, de que padece mucho : que saldrán quatro mil fanegas de cacao, muy bueno, y seis mil cueros : que ha menester vna Nao.

No es dudable, que sería de mayor conveniencia el que comerciaran solo los Españoles, y sería muy santa cosa siempre que se ponga en execución, por lo que perjudica lo contrario : y en quanto á los generos que se refiere deve de ignorar, que la industria de los estrangeros, encaminada á su mayor conveniencia, suplen la falta de la grana con la comalaca de la India Oriental, y el añil le cogen muchos dias ha en sus territorios, y el palo de campeche á su salvo se aprovechan del que han menester en la Laguna de Términos, y sus costas, pues aunque es tierra de V. M. como está abierta, y sin población, no ay quien se lo embarace.

Buelve á repetir los inconvenientes, de que no teniendo Naos propias, es preciso que los estrangeros sirvan con las suyas, ó fletadas, ó puestas en testas ferreas : pero que si se diesse el comercio á las Indias, como le han menester, saldrían libres los frutos referidos, por comerciarlos los Españoles con las naciones, y demás avria generos sobrados para el gasto de España : que la corambre, añil, grana, y palo de campeche es tan necessario para los estrangeros, como no poderlo escusar, y que sin ellos no tienen comercio, y que estos generos los tiene solo V. Magestad, y no otro Monarca.

Es cierto que se le despachó la referida cédula ; pero tambien lo es, que si los Ministros de que se componia la Iunta tuvieran el devido

Y suponiendo, que á sus arbitrios, discursos, y zelo sedeve el remedio, por aver aplicado la medicina nativa con que se ha de

conocimiento, y del engaño que incluia el dissimulo de su codicia, que no huvieran acordado el darsela, porque haze apariencia de zelo al servicio de V. M. y bien publico lo que es vtil suyo, dissimulandole con aquel velo. Y para que se vea clara, y evidentemente, es precisso manifestar el interes á que se encamina, en que no devieron de hazer ningún reparo los Ministros, pues sin poner en esto el Padre Castro mas riesgo, ni caudal, que el arbitrio del discurso azia su conveniencia: dize, que se le han de dar quatro por ciento de lo que fructificaren las fabricas de ropas, y lienços perpetuamente para él, y los parientes que nombrare después de sus dias, y que sucesivamente vaya recayendo en los descendientes, como si fuera juro de heredad. Confiesso que no puedo dexar de encogerme, y admirarme de que tal se le concediesse, porque no alcanço, ni discurro por donde tenía derecho este Frayle á esta contribución, que importaba millones de renta cada año, pues quando V. M. se diesse por servido de que huviesse discurrido medio, que pudiesse ser de su servicio, seria efecto de su benignidad, y grandeza el hacerle alguna merced correspondiente á su estado; pero no darle mas de quatrocientos mil ducados de renta en cada vn año, con perjuizio de terceros, que le avian de contribuir con estas cantidades los dueños de los telares, y demas Oficiales de trabajo. Si este es zelo del servicio de V. M. y no desordenada codicia suya, juzguelo quien supiere pesar estas consideraciones. Ademas deste, que está debaxo del dissimulo de esconder el sonido de su exorbitancia tan grande; capitula que se le han de dar de renta de la hazienda de V. M. dos mil pesos en cada un año, y pagarle lo atrassado desde que se le concedió esta merced, suponiendo que su discurso ponia en valor el assiento de

curar enfermedad tan peligrosa y que está la recepta en los papeles que ha dado, y ha de dar, y que en los vistos y examinados se ha reconocido su zelo, y dá motivo á que se le despachase en tiempo de la Reina madre nuestra señora, cédula de aprobación, y la infiere en su papel, la qual parece ser de la fecha de trece de Noviembre de sesenta y ocho, hablando con el Presidente, y los del Consejo de Hazienda, y Contaduria mayor della, ordenando, que en caso de cumplir lo que ofrece, se le haran las mercedes que ha contratado, y se le darán dos mil pesos de renta en cada vn año, y se le pagará lo que dize deverssele de atrassados.

los esclavos Negros, conque no propone cosa que no sea encaminada á su codicia : bien de admirar en quien se nombra Religioso : y doblo aquí la hoja para desplegarla en otras partes, que es preciso por los motivos que dá á ello.

Las fábricas de todas ropas en España las assienta por las pilas, y feligresias de Castilla, y Leon, y prueba, que siendo quince mil setecientas y trece, las computa cada vna por trescientos vezinos y reputando á cada vezino por cinco personas : y assegura que ay en estos Reynos veinte y tres quentos quinientas y sesenta y nueve mil personas.

Este tanteo es futil, porque no ay en España las pilas que dize, porque si años ha aviendose averiguado por el Consejo Real, no se hallaron mas que trece mil, y aun no quatro quentos de personas : juzguese el descaecimiento que ha tenido España de cincuenta años á esta parte, que le hizo esta tazmia : y se reconocerá, que el Padre habla por imaginaria, y no por evidencia. Demas de esto es cuenta bien alegre el querer que generalmente se reputen cinco personas por cada vezino, y siendo esto á medida de su imaginación, no es mucho que sumen veinte y tres quentos quinientas y sesenta y nueve mil y quinientas personas.

En el otro capitulo pone treinta telares en cada población, para que texan todos generos de lenceria, lanas, y sedas, y considera, que el número de estos telares son quatrocientos setenta y vn mil trescientos y noventa telares los que se han de poner, no entrando los Reynos de Aragón.

Estos telares también son á medida de su imaginación, porque no es verosimil que los pueda aver en dos terminos, como los de todo España.

Destas fabricas, y los derechos de los Galeones, que produxeren el primer viage, forma vnos erarios, y propone, que todos los frutos que ay en Indias

Si estos erarios pudieran executarse con la facilidad que lo dize, y la voluntad de los que han de concurrir, se ciñeran á su dictamen : cosa que no es tan dificil,

como se vé, el aver de conformar tantas voluntades, sería muy buen medio; pero si le huviesse de poner en practica, y se le diesse á él la facultad, avia de encontrar tantos escollos, que abandonaria su discurso bolviendo las espaldas corrido de engaño.

vengan la mitad por cuenta de los erarios, y de estas ganancias socorre los exercitos de Flandes, sin interés ninguno : y que después de aver hecho esta planta, y que aya capital sobrado para todo lo que supone, pagarán los erarios seis por ciento de lo que embarcaren, y haze vn balance, que con esto solo se podrian quitar los tributos.

Tan fantastico es esto, como todo lo demás, porque no cabe en la realidad executarse, y solo son vezes, que mueven la espectación, para que discurran los que no entienden, y hagan cargo á los que no deven, de que no executan lo que no pueden.

El otro punto es, que de cada pila de las que haze capaz de tener treinta telares, al segundo año saquen cincuenta pesos de su capital, y ganancias, y que con esta cantidad es bastante para mandar fabricar diez y nueve mil seiscientas y quarenta y una toneladas, á razón de quarenta ducados cada una, puestas á la vela, que hazen Naos treinta y nueve de á quinientas toneladas, y que esto se ha de continuar por seis años, y se hallará por este medio con dozientas y treinta y quatro Naos y que en adelante se irán reclutando.

Si esto puede tener efecto, digalo quien discurre como deve en la multitud de inconvenientes que tiene, assí en el juntar el número de gente, como en mantenerles.

Hace proposición para sacar quarenta y siete mil ciento y treinta y nueve Españoles para los Exercitos, y Armadas, repartiendo tres personas, que da á cada pila de las que supone que hay en estos Reynos, y ajusta el número de lo que ha ofrecido en su quinto papel, y su paga de tres, y quatro reales de plata que les dá cada día, y los sueldos de las primeras plazas los saca de dos mara-

vedís, que les quita cada día á los jornaleros, que trabajaren en las fabricas, y con este haze vna suma imaginaria, que sobrará, después de la paga, muy grandes cantidades.

Y para entablar las manifacturas, y la fabrica de dozientas y treinta y quatro Naos, de porte de quinientas toneladas, quitar los tributos, consumir el vellon, le funda en la cargazon (que haze demonstración en sus papeles) suponiendo que han de llevar los Galeones, que según sus computos, y el de los precios tan irregulares, con que los vende en Indias, y ganancia que haze juizio en su retorno, suman ciento y noventa, y cinco millones de pesos: y haziendo cuenta de que han de pagar á V. M. diez y siete y medio por ciento de todos derechos, produze esta partida treinta y quatro millones dozientos y noventa y cinco mil trecientos y cincuenta pesos y medio, el primer año que hizieren viage á Indias con el surtimiento que dize, y deste balance da satisfacción á los doze millones de pesos que ofrece á V. M. el primer año, y lo demas restante que sobra lo dexa para capital para los erarios que pone, y las manifaturas de la ropa que ha de aver en estos Reynos, y que despues en adelante no se pagará mas que seis por ciento de todo lo que se embarcare para Indias de cuenta de los erarios, y con ello dá á V. M. lo que ofrece para el segundo: y para el tercero haze la misma cuenta, y añade las ganancias que V. M. tiene en las fabricas de los texidos, y corresponde la vtilidad á los cincuenta millones de pesos, quedando estos de renta perpetua siempre para la Real hazienda.

Si todo cuanto propone es supuesto, y sofistico, como queda probado en los antecedentes, consequentemente lo es esta proposición, porque la sigue, assentando por ciertos los demas discursos, que tanto disuenan, y estando convencido con la verdad su engaño, se sigue consequencia legitima al que padece.

Y porque se reconozca, que todas las proposiciones que haze el Padre Castro son dirigidas á su conveniencia, y no endere-

En esto lleva la mas perjudicial cautela y trato ilicito, que no pudiera aver hecho el mas desordenado logrero, porque del todo tira

á engañar, creciendo en su conveniencia; y atiendase á que quiere á fuerça de sofisteria obligar, porque dize, que se le deve cumplir el contrato, diziendo á Confessores, y Ministros, que este, entre Rey, y vassallo no se puede rescindir, queriendo precisar á que se cumpla la palabra Real en conciencia, porque

ʒadas al servicio de V. M. reparese en la condición quarta del assiento de Negros, que hiʒo con V. M Domingo Grillo, en que Capituló el Padre, que se le avian de entregar tres mil y quinientos negros, por el tiempo que durare el assiento.

es acreedor á tres mil quinientos Negros, que le pertenecen de las quinientas pieças que se le avian de dar cada año, según la engañosa condición que sacó, y que por esta causa no ay oy Armada Real, y aquí es donde carga su mas lastimada quexa. A que se responde, que todas las vezes que los Ministros reconociesen la cautela, y el enormissimo fraude que tiene la proposición de el Padre Castro, devian reclamar, instando con V. M. para que se rescindiera, en el contrato, conociendo el fraude tan grande que se incluye en él : y sirva de exemplo lo que está passando con los juros, que por los empeños con que está esta Monarquia, han opinado los Teologos, que con buena conciencia se pueda valer V. M. de lo que se descuenta; con quanta mayor razón podrá V. M. dar por nulo el referido contrato, reconociendo el dolo que tenia, y que no se tira en él, sino es á la conveniencia de este Padre, que no haze (como dize) el servicio de V. M. y bien publico, como se verá con la evidencia, que no podrá negar su ambiciosa codicia : ademas de que de retroceder V. M. no le resulta al Padre daño ninguno, porque no se le quita caudal suyo, ni el tiene puesto en esta materia mas que el deseo de enriquecer con la propia hazienda de V. M. y assí con diferente razón, y seguridad de conciencia deve V. M. apartarlo de estas injustas pretensiones. Y su primera condición es, que la fabrica que ofrece de perfección no vsada hasta aora de otro en las Naos, que ha de fabricar por sus medidas, que tengan siempre el Barlovento, y que no necessitarán de darles carena, sino es en las obras muertas, porque lo demas de cintas abaxo, se ha de calafetear con estopa de cocos. Esto es suposición imaginaria, porque en todas las Indias no ay cocos que puedan dar estopa para calafetear las Naos, y solo se puede vsar de esta estopa en Filipinas, por la gran cantidad que ay. Lo segundo, que esta per-

fección de embarcaciones, por sus medidas, no hemos visto que el Padre las haya intentado practicar, pues hallandose en la Habana con veinte mil pesos, que el Gobernador le hizo entregar de la hazienda de Grillo, no se aplicó á demostrar su habilidad, ni aun siquiera en fabricar vn Patache para certificación de sus lineas Matemáticas, y se consumieron los veinte mil pesos, sin que se aya visto dellos aplicación al servicio de V. M. La tercera es, encaminar su interés con la mayor cautela, y delgadez que pudiera el mas astuto : y el reparo es claro, porque los hombres de negocios, aunque entran á hacer sus assientos con V. M. y sacan mercedes, y adealas, ariesgan su caudal, y suelen traerle divertido dos, y tres años, y muchas vezes sucede no cobrarle; pero el Padre sin desenbolso de vn real suyo, ni riesgo alguno quiere fundar sus astilleros, y que V. M. le dexe los derechos que importan los Negros, para que se los pague en Naos, los quales importan cada año cincuenta y seis mil pesos, á razón de ciento y doce (que tenía entonces cada Negro) siendo así que quando mas apresurase su conato á fabricar vna Nao, sería al Cabo de dos años, porque es menester tiempo para cortar las maderas, y que se sequen, y el Padre en este tiempo avria recibido los otros quinientos Negros, y sería deudor á V. M. de ciento y doce mil pesos, por los derechos causados, los mil Negros vendidos por su cuenta á cuatrocientos pesos cada vno, que aunque pagasse á Grillo su costo, quedaba con trecientos y veintiocho mil pesos de vtilidad ; y difiriendo el cumplir con V. M. para quando se huvieran fabricado las Naos, y mientras usava para su conveniencia de todo el caudal que devia pagar á V. M. Atiendase si esto es zelo del servicio de V. M. ó codicia desordenada (que no devia aver en vn Religioso) como se demuestra en querer vender vna Nao de mil toneladas á V. M. y que le anticipe el dinero para ella, en cincuenta y vn ducados de plata la tonelada, que hazen sesenta y nueve mil pesos : y á menos de esto, sin anticipar V. M. nada avrá millones de assentistas que lo hagan. Considerese si merece todo quanto ha propuesto despreciarse, por la cautela con que lo haze; y assienta por vna de las condiciones, que en esta fabrica no avia de aver assistencia de Veedor, y en esto, sin ser temeridad, se deve recelar otro fraude; porque si el avia de cumplir con la obligación de lo ofrecido, que le podía perjudicar que V. M. tuviesse Ministro que lo reconociesse? Y el no querer que le aya indica animo no seguro :

y hagase reconocimiento de las Esquadras que se han de fabricado por cuenta de Oquendo, D. Iuan Roco, y Iriarte, y se reconocerá la exorbitancia del concierto del Padre, pues estos lo hizieron mucho mas barato, como constará de sus assientos. Y porque á esto podrá responder, que la fábrica es mejor, se le podra convencer, que con el costo de vna Nao se comprarán dos en España.

Otra representación haze, y es, que si V. M. hiziera merced de dos mil Abitos, novecientos en cada Reyno del Perú, y Nueva España, y los dozientos en Guatemala, y Santa Fé, y que por estas mercedes, ó dispensaciones daría cada uno quatro mil pesos, que hazen ocho millones de pesos, los quales se devian aplicar á fabricar una Armada de sesenta Naos puestas á vela, con mil novecientos y ochenta cañones de bronce? assegurando que es tan facil por este medio conseguirlo: y que está aprobado por el Colegio de Santo Tomás de Sevilla este medio, y que todos vnanimes, y conformes vinieron en ello.

Aquí se ofrecen diferentes reparos. El primero toca al punto de la conciencia, porque el beneficiar Abitos es simonia, porque es materia Eclesiastica, y de Religión. Assentado esto, quien podrá dezir que no lo es, y assí se deve dudar mucho lo que dize el Padre, de que lo han aprobado en el Colegio de Santo Tomás de Sevilla : y quando huviessen sido deste parecer aquellos Teologos, se avian de presentar judicialmente, firmadas, y legalizadas sus opiniones ; y en materia dellas avrá otros tantos Teologos, que digan lo contrario; y el saber qual se ha de elegir tocará á los Ministros, que deven tener conocimiento de materia tan grave. Despues de esto es fantasia del Padre el beneficio que supone ha de resultar; porque para ser cierto era menester que los sugetos que avian de beneficiar los Abitos, estuviessen ajustados á la tassa de quatro mil pesos, que le pone el Padre, ademas de lo que le avian de costar las pruebas, y las dispensaciones, que sería muy posible que alguno no lo pudiera hazer con veinte mil pesos : y quando todas estas dificultades estuviessen llanas, se engaña manifiestamente el Padre en dezir, que en las partes que señala se podrán beneficiar dos mil ABITOS, porque en todas ellas no hay sugetos, que quando se los puedan poner, lleguen á quinientos.

A esto se responde con sus mismos memoriales, que presentó en el Consejo de Indias, en que dize, que de aver llevado Domingo Grillo los Navíos del assiento con algunos estrangeros, se ocasionó la perdida de Panamá, y Portobelo, y averse introducido gran cantidad de libros hereticos. Ponderese qual ha sido mayor daño, si la pérdida destos Lugares, y la turbación de la Religión, ó dexar de percibir V. M. algún aumento en el fruto del assiento, que es cierto, que antes dél no rendían tanto los derechos de V. M. Hanse seguido otros inconvenientes del assiento, porque quando no le avia, ningún Español sabia donde era Curaçao, ni tenian en aquella Isla el menor comercio, y después que le ay pusieron allí los olandeses vn Almacen de todas ropas, y generos, que dá motivo á que los españoles por el vtil que consideran en su compra vayan á executarla, é introduciendo aquellos generos en nuestras tierras, se ha ocasionado el menoscabo que se experimenta en las ferias de Galeones, y Flotas, y pluguiera á Dios que nunca se huviera discurrido en Arbitrio que tanto ha perjudicado á la Monarquía, porque importará cada año mas de quatro millones, los quales no se defraudarán si no huviera assiento de Negros : con que vna perdida tan grande, veasse si la resarce la voz de que el arrendamiento vale dozientos y veinte y cinco mil pesos.

En otro haze cargo á V. M. y Ministros, de que todo lo que ha percibido sobre la renta de esclavos Negros, que se han introducido en las Indias, se le deve á él, por ser el primero que propusso este arbitrio, y que en renumeración se le hizo merced de dos mil pesos al año, la qual obliga en conciencia á V. M. mantenerle en ella, por aver resultado deste assiento mas de tres millones de pesos.

Cierto que es muy digno el Padre Castro de que se le confiesse su gran desvelo en esta noticia del descamino de los cinco millones, porque nace de un zelo tan puro, como aver dado esta noticia por despecho, y vengança de que no le quisieron dar los deliquentes quinientos Negros, para que callasse, y no

En repetidos papeles haze cargo á los Ministros de V. M. de vn commisso de cinco millones de pesos, de que denunció : que avian defraudado seis mil toneladas de Negros, que introduxeron en las Indias Pedro Bambel, y Baltasar Coime, Olandeses, á que no se ha puesto cobro.

diesse cuenta de la explicación, con que los amenaçaba, y por evadirse de las justas inquietudes que temian los deliquentes les avia de resultar, le ofrecieron quarenta mil pesos, en que no se quiso convenir el Padre, sino que le avian de dar cien mil pesos, ya que no le diessen los quinientos Negros; y por no aver concurrido en esta pretensión suya los deliquentes, vino á dar quenta del comisso, de manera, que se toca con evidencia, que si le huvieran dado los cien mil pesos, huviera coludido, callando el fraude, y que por no averselos dado los acusó. Si este es zelo puro del servicio de V. M. ó vengança, por no aver conseguido lo que intentó, que lo diga él mismo, y se haga Juez de su causa, que aunque mas le apassione el amor propio, no podrá dexar de confessar el delito, y parte de la pena que merece, quando no eche sobre si la ley correspondiente; porque claro está, que aviendose de condenar, suavizará el castigo quanto le fuera possible; pero no le pudiera separar del todo aun quando se hiziera Juez de si mismo. Y si lo demás que ha executado se huviesse de pesar con equilibrio, deviera esperar muy severo el semblante de V. M. y sus Ministros; pero pues su fortuna, ó la benignidad le han desviado la mortificación, reconozca el beneficio, y dé las gracias á Dios por sus inescrutables juizios, de suspender el castigo que merecemos las criaturas, y acerquese con este despertador al desengaño, para no malograr lo que le puede quedar de vida, detestando interesses temporales, y desordenadas codicias, que fueran defectuosas ambiciones en qualquier Secular : que serán en quien se nombra religioso? Y que la exterioridad del trage, publica muerte del siglo, menosprecio del mundo, desvio de lo perecedero, horror á lo temporal, senda para lo eterno, disposición para lo glorioso, medio para la Diadema que consiguen en la Canonización, quando son verdaderos imitadores de su Gran Patriarca Santo Domingo, en cuya Sagrada Religión resplandece tanto la virtud, y la doctrina, luz que alumbra la mas ciega ignorancia, y antorcha la mas resplandeciente de la Iglesia, á cuyo fin se alistan los que militan debaxo del Estandarte de este Santo Patriarca. Es seguir su instituto el Padre con lo que practica? Porque dél parece que es de lo que se acuerda menos, andando tantos años ha fuera de su Religión, vagando provincias tan remotas, sin llevarle el fin de ir á convertir almas, ni el ardiente deseo de perder la vida en el martirio, sino huir de aquellos votos con

que se ligó, cuya observancia devia ser (como lo es) indispensable, solicitar con ambiciosa codicia interesses y riquezas, cavilar maquinas para lograr este deseo, introducirse á arbitrios de Republica (que tanto devian distar de su estado) escandalizar al mundo con destempladas vozes, sindicando á los que no se vnen á su parecer, coadvnirse con Hereges, no para introducirles la Fé, sino para disponer la conveniencia de bienes temporales, á que le induce su inclinación : sin que la vença el conocimiento de no dexar esclava la razón; y pues no ay advertencia que le encamine á ella, deve en conciencia (el que puede, y tiene devida autoridad) recoger oveja que tanto se aparta de su rebaño, y que no ha avido llamamiento que la manifieste apaciguada, recluyendola donde no pueda vsar de la libertad que hasta aquí, y que haga la razón su oficio, en que se exercitará vna obra muy del servicio de Dios nuestro Señor, que guarde, y prospere la Católica, y Real persona de V. M. como la Christiandad ha menester.

Don Gabriel Fernandez, de Villalobos;
Marques de Varinas y Guana Guanare.
(Firma y Rubrica, original.)

Apéndice VI

Capitanes Generales de las flotas que han ido á la Nueva España desde el año de 1548 hasta el de 655, y succesos de algunos viages de ellas

Don Cristoval de Heraso 1548.
Francisco de Lujan en el año 1549.
Antonio de Aguayo 1558.
Pedro de las Roelas 1564.
Don Juan tello 1566.
Don Cristoval de Heraso 1567.
Francisco de Lujan 1568 y el de 587.
Don Albaro Flores, y Quiñones 582.
El mismo 1583.
Don Antonio Manrrique 584.
Don Diego de Alcedo 585.
Don Juan de Guzman 586.
Francisco de Nobua 587.
Martin Perez de Olazaval 589.
Don Luis Faxardo 595.
Pedro Melendez Marquez 596 y 599.
Juan Gutierrez de Garibai 1600.
Pedro de Escovar Melgarejo 601.
Juan Gutierrez de Garibay 602.
Alonso de Chaves Galindo 603.
Juan Perez de Portu 1604.
Juan Gutierrez de Garibay 1605.
Don Lope Diez de Armendaríz 607, y el de 1609.
Juan Gutierrez de Garibay 610.
Don Lope Diez de Armendaríz 611.
Don Antonio de Oquendo 612.
Juan Gutierrez de Garibay 613.
Don Antonio de Oquendo 1614.

Don Juan de la Cueba 615.
Martin de Vallecilla 616.
Don Juan de la Cueba, y Mendoza 617.
Juan de Salas, y Valdes 618.
Don Carlos de Ibarra 619.
Don Lope de Oces 620.
Don Juan de Benavides 621.
Hernando de Sosa 622.
Don Carlos de Ibarra 623.

La flota de la Provincia de Nueva España del cargo del General Don Juan de Benavides parece salió á navegar de la Bahia de la Ciudad de Cadiz en 14 de Julio de 1623 años. Vino á estos Reynos por Octubre de 624 haviendo dejado en la Havana la Plata y reales que traia.

La flota de dicha Provincia del cargo del General Don Gabriel de Chaves salió a navegar de la dicha Bahia en 14 de Julio de 1624 llegó a estos Reynos en 29 de Noviembre de 624 con la plata en conserva de la Armada del cargo del Marques de Cadereita.

La flota del Cargo del General Don Lope de Oces, y Cordova salió á navegar en 19 de Julio de 625, llegó a estos Reynos por Noviembre de 626 con la plata en conserva de la Armada, y flota de tierra firme de los Generales tomás de La Raspuru, y Don Geronimo Gomez de Sandoval.

La flota del Cargo del General Don Alonso de Mojica salió á navegar en 20 de Julio de 626, llegó a estos Reynos con su plata en conserva de la Armada de tierra firme del cargo del General tomás de la Raspuru por Noviembre del año 627.

La flota del cargo del General Don Juan de Venavides salió a navegar en 22 de Julio de 1627. Esta flota tomó el holandes.

La flota del Cargo del General Don Geronimo Gomez de Sandoval salió a nabegar en 15 de Julio de 1628 vino en conserva de la Armada; General Martin de Vallezilla con su plata llegó á estos Reynos por el mes de Agosto de 630.

La flota del Cargo de General Miguel de Chacarreta salió á navegar en 28 de Julio de 630, y las naos que de ella se salbaron, que fueron pocas, que por haber muerto en la Vera-Cruz el General, le sucedió su Almirante Manuel Serrano, vino en conserva de la Armada, y flota de tierra firme del Cargo de los Generales tomás de la Raspuru, y

d^{n} Huan de Vega Bazan, y aunque dicha Armada, y flota habian de venir el año de 631 por haber invernado en la Havana vinieron por el mes de Abril de 632.

La flota del General Martin de Vallecilla, salió a navegar en 20 de Julio de 1631 vino en conserva de la Armada del cargo del General D^{n} Antonio de Oquendo, trajo su plata, y llegó á estos Reynos por el mes de Julio de 1633.

La Flota del cargo del General D^{n} Lope de Oces, y Cordova salió á navegar en 8 de Julio de 1633, y de la Havana por Septiembre de 634, y al desapartar de la Canal se apartaron las naos de esta flota con temporal, y llegó á estos Reynos con su plata por noviembre de 634.

La flota del cargo del General Martin de Vallecilla salió a navegar en 8 de Julio de 634 llegó á estos Reynos por Junio 635 con los Galeones, y flotas de tierra firme del cargo de los Generales D^{n} Antonio de Oquendo y D^{n} Nicolas Judice juntaronse con

La flota del cargo del General D^{n} Juan de Vega Bazan que salió á navegar en 23 de Mayo de 1635 entró en la Vera Cruz en 24 de Julio, y salió de alli para la Havana a 14 de Mayo 636 donde entro con buen tiempo a 10 de Junio, salio de ella a 5 de Julio, y en 26 de Agosto dió fondo en la Bahia de Cadiz.

La flota del cargo del General D^{n} Luis Fernandez de Cordova, salió á navegar en 6 de Marzo del año 1636, vino en conserva de la Armada del General D^{n} Carlos de Ibarra, y flota de tierra firme General D^{n} Luis de Aguilar ; llegaron a estos Reynos por Noviembre de 636, habiendo ido, y venido en nueve meses.

La flota del cargo del Marques de Cardeñosa vino en conserva de la Armada, y flota de tierra firme Generales D^{n} Carlos de Ibarra, y D^{n} Francisco Mesia, trajo su plata, y llegaron á estos Reynos en el mes de Noviembre de 637.

La flota del cargo del General D^{n} Martin de Orbea salió á navegar en 17 y 19 de Marzo de 638, y viniendo este año la Armada, General D^{n} Carlos de Ibarra, desde la Ciudad de Cartagena para la Havana, á la Vista de la Bahia Honda encontró con la Armada Olandesa, con la qual, peleó porfiadamente, y quedando una, y otra Armada destrozadas, fueron los Galeones a repararse, y invernar á Vera Cruz, y trugeron en su conserva la dicha flota, y llegaron á estos Reynos con la plata en 17 de Julio de 1639.

La flota del cargo del General Roque Centeno salió a nabegar de Cadiz en 21 de Abril de 640 por su muerte en la Vera-Cruz vino á cargo del Almirante Juan de Campos, que salió á navegar de la Vera Cruz en 23 de Julio de 41, y de la Ciudad de la Habana para estos Reynos por 20 de Septiembre del mismo año de 641, y viniendo navegando al desembocar de la Canal con gran temporal que le dió se apartaron unas naos de otras y de ellas llegó á estos Reynos la Almiranta que venia por Capitana, la qual se perdió al entrar por la Barra de San Lucar de Barrameda con parte de la plata, y mercaderias que traía, y la Nao Almiranta se perdió en los Abrojos junto á Sancto Domingo.

La flota del cargo del General D^n Pedro Vrsua salió á navegar de Cadiz en 18 de Julio de 642, llegó a la Vera Cruz á 4 de Octubre; salió de allí para la Havana á 24 de Abril de 643, llegó á aquel Puerto á 14 de Mayo, salió de la Havana á 14 de Junio llegó á estos Reynos en Gibraltar con su plata por principios de Agosto de 643.

La flota del Cargo del General D^n Martin Carlos de Mencos salió á navegar de Cadiz en 22 de Abril de 644; llegó á la Vera Cruz afines de Julio; salió de allí para la Havana á 15 de Abril de 645, llegó á aquel Puerto á 9 de Mayo; salió de alli á 17 de Junio; llegó á estos Reynos con su plata por principios de Agosto de 645, que fué á 8 del.

La Armada de Barlovento del cargo del General D^n Juan de Vrbina llegó á estos Reynos por el mes de Abril de 647 en conserva de la Armada y flota de tierra firme del cargo de los Generales D^n Pedro Vrsua, y D^n Juan de Irarraga, y en la Ciudad de la Havana ondeó la plata, y mercaderias que trahia en la dicha Armada de tierra firme.

La flota del cargo del General D^n Lorenzo de Cordova y Zuñiga salió á navegar de Cadiz en 12 de Julio de 646 con 29 bageles con los que iban á las Islas; llegó á estos Reynos con su plata por el mes de Diciembre de 647.

La flota del cargo del General Pablo de Parada salió á navegar en 13 de Julio de 647, llegó á estos Reynos con su plata por fin de Agosto de 1648.

La flota del cargo del General D^n Juan de Pujadas, y Gamboa salió á navegar en 10 de Julio de 648; vino en conserva de la Armada de tierra firme del cargo del General D^n Martin Carlos de Mencos, trajo su plata, llegó á estos Reynos por principio de Diciembre de 649.

La flota del cargo del General D^{n} Pablo Fernandez de Contreras salió á navegar en 10 de Marzo de 650, trajo la plata, y vino en conserva de la Armada del cargo del General D^{n} Juan de Echaverri por principios de Enero de 651.

La flota del cargo del General D^{n} Luis Fernandez de Cordova, salió á navegar en 17 de Julio de 651; vino en conserba de la Armada del cargo del General D^{n} Pedro Vrsua : llegaron á España en 1° de Julio de 652.

La flota del cargo del General D^{n} Diego de Portugal salió á navegar en 17 de Abril de 653 para volver el mismo año; invernó y vino con la flota del cargo del General Juan de Vrbina que salió á navegar en 17 de Julio del mismo año; llegaron á España en   de Agosto de 1654.

Los dos Galeones que fueron á Nueva España con azogues del cargo de los Capitanes Diego de Medina, y Juan de Montano, salieron á navegar sabado al amanecer 27 de Febrero 1655.

La flota del cargo del General D^{n} Diego de Egues, y Veaumont salió á navegar de Cadiz en 10 de Marzo de 656; volvió á canaria en Febrero 657. Y ultimamente el General y Almirante entraron en Cadiz en Mayo de 658. El año de 657 no fué flota, ni naos de Azogues á la Nueva España.

En 5 de Junio de 658 salió a navegar el Marques de Villa Rubia con los Galeones de su cargo, y con el los Capitanes D^{n} Diego de Ibarra y D^{n} Gonzalo de la Esquina por Cabos de dos Galeones que fueron á la nueva España; estos entraron en la Vera Cruz en 7 de Agosto, y llegaron á Santander á 17 de Abril 659; y este año no fué flota á nueva España. La flota q^{e} fué á ella á cargo del General Adrian Pulido Pareja, salió de Cadiz savado 15 Mayo 660, dia de S^{n} Isidro; llevó al Virrey Marques de Leyba.

[Por resultar de suma curiosidad los datos que á continuación copio los incluyo en este apéndice, aunque no tienen relación directa con el objeto del mismo.]

Provee S. M. en las Flotas :

Capitan General con 200 ducados de sueldo cada mes, que goza desde que se presenta con el titulo de S. M. en la casa de la contrata-

ción de Sevilla, hasta que de vuelta de viage llega á estos Reynos, y acaba su despacho.

Almirante con 100 ducados de sueldo al mes que goza en la misma forma.

Maestre de plata de Capitana y Almiranta.

Vehedor con 60 ducados; tienele perpetuo Pedro Fernandez Moreno por cédula de 2 de Octubre 638.

En Capitana, y Almiranta se embarcan 2 compañias del Presidio de Cadiz con sus Capitanes para Seguridad del Tesoro que en ellas viene, y las Naos van tripuladas de gente de Mar, y guerra, artilleria, armas, y municiones convenientes á su mayor defensa.

(Copiáronse estas Noticias sobre la Flota de Nueva España, relacion de sus Generales, etc., de una obra manuscrita que pára en la Biblioteca R[l] de Madrid, intitulada : *Noticias sacras y Reales de los dos Imperios de las Indias Occidentales de la Nueva España,* etc., escritas por Juan Diez de la Calle, Secretario del Rey Nro. Sr. y Oficial Mayor en la secretaria de la Nueva España. Tom. I [fol. 178 hasta el 183. — Es de letra clara, y parece escrita hacia 1660.] Colección Navarrete; tomo X, n.° 37.)



Empezó la estampación del presente libro
de D. Gervasio de Artíñano
HISTORIA DEL COMERCIO CON LAS INDIAS
BAJO EL DOMINIO DE LOS AUSTRIAS
a 10 de Abril y terminó a 2 de Mayo de 1917,
en los talleres de Oliva de Vilanova, Impresor,
calle de Casanova, núm. 169,
en Barcelona.
Deo Gratias!